SKRZYDLATA POLSKA

9-10
1933



ORGAN · AEROKLUBÓW





VADEMECUM LOTNICTWA POLSKIEGO

WŁADZE PAŃSTWOWE

Lotnictwo w Polsce podlega dwum ministerstwom. Cywilne — Ministerstwu Komunikacji, które posiada Departament Lotnictwa Cywilnego; wojskowe — Ministerstwu Spraw Wojskowych, mającemu Departament Aeronautyki.

Departament Aeronautyki M. S. Wojsk. — Warszawa, Puławska 4, tel. 8-20-70. Wydziały ogólno-organizacyjny, techniczny, studjów oraz samodzielne referaty: balonowy i personalny. Przy Dep. Aeronautyki istnieje Kierownictwo Zaopatrzenia Aeronautyki.

Departament Lotnictwa Cywilnego — Warszawa, Chałubińskiego 4, tel. 552-00. Referaty: administracyjny, eksploatacyjny, rozbudowy (lotnisk i dróg powietrznych) i polityczno-prawny.

ORGANIZACJE SPOŁECZNE

Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej. Na czele Rada Główna i Zarząd Główny. Placówki miejscowe: Komitety wojewódzkie, komitety powiatowe oraz koła przy urzędach, stowarzyszeniach i instytucjach.

Zarząd Główny — Warszawa, Wierzbowa 9, tel. 704-26, 541-69 i 713-11.

Komitety wojewódzkie:

Stołeczny — Chmielna 27, tel. 732-14.
Warszawski — Hoża 21, tel. 8-65-77.
Białostocki — Warszawska 17.
Kielecki — Sienkiewicza 31.
Krakowski — Basztowa 22.
Lubelski — Powiatowa 1.
Lwowski — Smolki 3.
Łódzki — Dąbrowskiego 5, sąd. pok. 119.
Nowogródzki — 3 Maja 1.
Poleski — Brześć, 3-go Maja 38.
Pomorski — Toruń, Jadwigi 12-14.
Poznański — Dyr. P. K. P., pokój 38.
Stanisławowski — Dyr. P. K. P.
Śląski — Katowice, Województwo.
Tarnopolski — Województwo.
Wileński — Marji Magdaleny 4.
Wołyński — Łuck, Jagiellońska 24.

Komitety na prawach wojewódzkich:

Dyrekcyjny P. K. P. w Warszawie — Targowa 74, Dyr. P. K. P., pokój 620.
Dyrekcyjny P. K. P. w Krakowie — Dyr. P. K. P.
Dyrekcyjny P. K. P. w Wilnie — Dyr. P. P. K., Słowackiego 2.

Związek Zawodowy Pracowników Lotnictwa w Polsce. Zarząd Główny — Warszawa, Filtrowa 59 m. 11, tel. 8-42-40.

WOJSKO

Grupy aeronautyczne: 1-sza w Warszawie, 3-cia w Krakowie.

Pułki lotnicze: 1-szy w Warszawie, 2-gi w Krakowie, 3-ci w Poznaniu, 4-ty w Toruniu, 5-ty w Lidzie, 6-ty we Lwowie.

Morski Dywizjon Lotniczy — w Pucku.

Bataljony balonowe: 1-szy w Toruniu, 2-gi w Jabłonnie.

Szkoły: Centrum Wyszkolenia Oficerów Lotnictwa — Dęblin.

Centrum Wyszkolenia Podoficerów Lotnictwa — Bydgoszcz.

Szkoła Lotnicza Strzelania i Bombardowania — Grudziądz.

Podoficerska Szkoła Lotnictwa dla Małoletnich — Bydgoszcz.

NAUKA

Instytuty: Instytut Badań Technicznych Lotnictwa — Warszawa, Puławska 4, tel. 8-03-00.

Instytut Aerodynamiczny — Warszawa, Nowowiejska 50, tel. 8-53-25.

Instytut Techniki Szybownictwa — Lwów, Politechnika.

Centrum Badań Lotniczo-Lekarskich — Warszawa, Puławska 4, tel. 8-22-98.

Państwowy Instytut Meteorologiczny w Warszawie (współpraca).

Laboratorjum Aerodynamiczne przy Politechnice Lwowskiej — Lwów, Politechnika.

Szkoły techniczne wyższe: Politechnika Warszawska — sekcja lotnicza na wydziale mechanicznym.

Politechnika Lwowska — studjum lotnicze na wydziale mechanicznym.

Inne szkoły techniczne: Państwowa Szkoła Lotnicza i Samochodowa w Warszawie, Hoża 88.

Szkoła Rzemieślnicza im. Konarskiego — Warszawa, Leszno 72 — wydział lotniczy.

Szkoły pilotów: Centra Przysposobienia Wojskowego Lotniczego — w Łodzi, we Lwowie i w Łucku — szkoły pilotażu sportowego wyłącznie dla członków Klubów.

Pozatem szkoły pilotażu przy Klubach.

Szkoła Mechaników: Cywilna Szkoła Mechaników L.O.P.P. we Lwowie.

Stowarzyszenia: Stowarzyszenie Inżynierów Lotniczych — Warszawa, Nowowiejska 50.

Tow. im. S. Drzewieckiego dla popierania w Polsce badań naukowych z dziedziny lotnictwa — Warszawa, Jerozolimska 71 (inż. P. Drzewiecki).

Sekcja Lotnicza Koła Mechaników Stud. Polit. Warsz. — Warszawa, Polna 3.

Związek Awiatyczny Stud. Polit. Warsz. — Warszawa, Polna 3.

Związek Awiatyczny Stud. Polit. Lwowskiej — Lwów, Politechnika.

Koło Lotnicze Stud. Polaków Polit. Gdańskiej — Gdańsk — Wrzeszcz, Heeresanger 11.

SPORT

Lotnictwo sportowe reprezentuje Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej, należący do Międzynarodowego Związku Lotniczego (F. A. I.), wspólnie z klubami lotniczemi, które są doń afiljowane. Przy A. R. P. istnieje organ doradczy Władz— Komisja Lotnictwa Sportowego.

Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej i Komisja Lotnictwa Sportowego — Warszawa, Ujazdowska 32, tel. 9-33-77.

Kluby lotnicze:

Warszawa. Aeroklub Warszawski, Lwowska 5, tel. 9-33-00; lotnisko — Wawelska, tel. 8-10-01.

Kraków. Aeroklub Krakowski — Rynek Gł. 6, tel. 22-78.

Lwów. Aeroklub Lwowski — Kalecza 20-a, tel. 106-84.

Poznań. Aeroklub Poznański — ul. Marcinkowskiego 18.

Wilno. Aeroklub Wileński — Zygmuntowska 4 m. 2.

Katowice. Aeroklub Śląski — skrz. poczt. 391.

Łódź. Aeroklub Łódzki — Dąbrowskiego 5, pokój 119, tel. 203-11; lotnisko — Lublinek, poczta Ruda Pabjanicka, tel. 126-15.

Lublin. Lubelski Klub Lotniczy — Powiatowa 1.

Biała Podlaska. Klub Lotniczy Podlaskiej Wytwórni Samolotów — Wytwórnia.

Gdańsk. Aeroklub Gdański — Wrzeszcz (Langfuhr), Heeresanger 11; lotnisko — Rumja pod Gdynią.

PRZEMYSŁ

Reprezentuje: Zrzeszenie Przemysłowców Lotniczych — Warszawa, Smolna 23, tel. 303-52.

Wytwórnie płatowców:

Państwowe Zakłady Lotnicze — Warszawa, Puławska 2, tel. 8-73-03.

Podlaska Wytwórnia Samolotów S. A. — Biała Podlaska. Zarząd: Warszawa, Puławska 2-a.

Zakłady Mechaniczne E. Plage i T. Laśkiewicz — Lublin, Fabryczna 24-26. Biuro warszawskie: Smolna 23, tel. 325-11.

Doświadczalne Warsztaty Lotnicze Sp. z o. o. — Warszawa — Okęcie, telef. 9-71-22.

Wytwórnie silników:

Polskie Zakłady Skody — Warszawa — Okęcie, telef. 610-44.

Fabryka maszyn precyzyjnych „Avia", Warszawa, Siedlecka 63, tel. 10-28-41.

H. Liefeld i S. Schiffner sp. z o. o. — Warszawa, Wolność 5.

Wytwórnie szybowców:

Warsztaty Szybowcowe Sp. z o. o. — Warszawa, Lotnictwo Cyw., tel. 9-17-46.

Warsztaty Związku Awiatycznego Stud. Polit. Lwowskiej Sp. z o. o. — Lwów, Błonie 20.

KOMUNIKACJA

Polskie Linje Lotnicze „LOT" — przedsiębiorstwo państwowo - samorządowe. Przewóz lotniczy pasażerów, poczty i towarów. (Patrz rozkład lotów).

Zarząd — Warszawa, Marszałkowska 138, tel. 547-60, port lotniczy — 8-08-50 i 8-08-60.

Oddziały:

Bydgoszcz — port lotniczy, tel. 19-19.
Gdańsk — Langfuhr, port lotniczy, tel. 415-31.
Katowice — port lotniczy, tel. 1-35 i 1-45.
Kraków — Szpitalna 32, tel. 132-22 i 125-45 — port lotniczy.
Lwów — pl. Marjacki 5, tel. 45-71 i 29-36 — port lotniczy.
Poznań — port lotniczy — 78-45.
Wilno — port lotniczy, tel. 80.
Brno — port lotniczy, tel. 38-266.
Bukareszt — Str. Franclin 14, tel. 235-97.
Czerniowce — port lotniczy, tel. 537.
Wiedeń — „Luftreisebüro", Kaerntnerring 5, tel. R. 28-1-21 i port lotniczy tel. R. 48-5-60.
Sofia — Benkovski 8, tel. 443.
Saloniki — Gr. Alexander 5, tel. 11-31.
Ryga — Meierovica bulv. 7/6, tel. 28-555 i port lotniczy, tel. 274-57.
Tallinn — hotel Kuld Lövi, tel. 426-27 i port lotniczy, tel. 313-30.

SKRZYDLATA POLSKA

MIESIĘCZNIK LOTNICZY

POŚWIĘCONY GŁÓWNIE LOTNICTWU SPORTOWEMU I TURYSTYCE POWIETRZNEJ

WYDAWNICTWO KOMITETU STOŁECZNEGO
LIGI OBRONY POWIETRZNEJ I PRZECIWGAZOWEJ

ORGAN POLSKICH KLUBÓW LOTNICZYCH

RADA REDAKCYJNA:

Radca R. Adamowicz, inż. S. Grzeszczyk, kpt. dr. T. Halewski, inż. L. E. Kwaśniak, ppłk. dypl. B. J. Kwieciński, prof. S. Łukasiewicz, kpt. J. Meissner, inż. St. P. Prauss, rektor prof. T. Pruszkowski, inż. St. Rogalski, prezes J. Rudowski, kpt. St. Skarżyński, inż. J. Wędrychowski, prof. Cz. Witoszyński. Jako delegat Wydawcy — radca St. Floryanowicz, prezes Kom. Stoł. L.O.P.P.



REDAKTOR: JERZY OSIŃSKI

ADRES REDAKCJI i ADMINISTRACJI

WARSZAWA, LWOWSKA 5 — TEL. 9.33-00 — KONTO P.K.O. 9511

Warunki prenumeraty:

w kraju rocznie	zł. 10.—
półrocznie ...	zł. 5.50
kwartalnie ...	zł. 3.—
numer pojedyńczy	zł. 1.—
zagranicą rocz.	fr. szw. 8.—
półrocznie ...	fr. szw. 4.—

Prenumeratę zaległą oblicza się podług normy kwartalnej.

Ceny ogłoszeń:

cała strona ...	zł. 300.—
pół strony... ...	zł. 180.—
jedna czwarta str.	zł. 100.—
jedna ósma str....	zł. 70.—

Prenumeratę przyjmuje się na okres kalendarzowy i wymawia przed upływem jej okresu; inaczej pismo wysyłane jest nadal, zaś prenumerator zaciąga wobec Wydawnictwa dług. Przy zamawianiu egzemplarzy pojedyńczych należy załączać znaczki pocztowe na porto lub wpłacać dodatkowo: przy 1 egz. 25 gr., 2—3 egz. 50 gr., 4—6 egz. 60 gr. 7—15 egzempl. 70 groszy,

„SKRZYDLATA POLSKA" JEST DALSZYM CIĄGIEM „MŁODEGO LOTNIKA".

ZMIANA TYTUŁU NASTĄPIŁA DNIA 1 LIPCA 1930 ROKU

PO WŁĄCZENIU DO „MŁODEGO LOTNIKA" „PILOTA"

Najważniejszem zadaniem w dobie ciężkiego położenia ogólnoświatowego to utrzymanie równowagi budżetowej Państwa.

Z pośród sposobów wyrównania budżetu wybraliśmy najbardziej poważny i bodaj najskuteczniejszy, a mianowicie przez wysiłek całego społeczeństwa — społeczeństwa ofiarnego i rozumiejącego swój obowiązek wobec Państwa.

Ogłoszona została Pożyczka Narodowa, do subskrypcji której przystąpią wszyscy obywatele w miarę swoich możliwości.

Lotnictwo winno szczególnie gorąco poprzeć akcję wyrównania budżetu. Wiadomem jest przecież, że jego dalszy rozwój uzależniony jest całkowicie od konjunktur finansowych kraju. Któż zdaje sobie sprawę ze znaczenia lotnictwa dla Państwa tak dobrze, jak ludzie z niem związani?

Wysiłek jednostki, choćby największy, nie przyniesie nigdy takich rezultatów, jak wysiłek grupy. Zdając sobie z tego sprawę, lotnictwo polskie wyłoniło komisję, która zajmie się podjęciem wspólnej akcji lotnictwa w subskrypcji Pożyczki Narodowej. W skład jej wchodzą przedstawiciele lotnictwa wojskowego, sportowego, przemysłu lotniczego oraz związków zawodowych pracowników fizycznych i umysłowych lotnictwa.

Zarząd Gł. L. O. P. P. uchwalił już subskrybowanie Pożyczki na sumę 10.000 zł. i zwrócił się z wezwaniem do Zarządów Komitetów Wojewódzkich, aby użyły część swoich funduszów na ten cel.

Niewątpliwie wszystkie Związki lotnicze, Kluby i Zrzeszenia zawodowe i t. p., doceniając powagę i doniosłość akcji i rozumiejąc swój obowiązek względem Państwa, — pośpieszą gremjalnie zadeklarować swój akces w subskrypcji w miarę możliwości.

Nie wystarczy jednak spełnić tylko swój obowiązek; należy jeszcze powiadomić o tem za pośrednictwem swoich organizacyj Komitet, który zajmie się zbilansowaniem całego wysiłku lotnictwa i przedstawienia go szerszemu ogółowi.

Centralne Warsztaty Aeroklubów

przy Lubelskim Klubie Lotniczym

Lublin, Fabryczna 17. Tel. 2-62
R-ki bież. w Banku Handlowym
(oddział w Lublinie)



Budowa samolotów sportowych i szybowców w/g licencyj. Remonty generalne samolotów sportowych i silników lotniczych. Wszelkie prace wchodzące w zakres lotnictwa.

CHEMIGRAFICZNE
ZAKŁADY

„HELIOS"

KAMOCKA I S-KA

WARSZAWA ◆ WARECKA 12
TELEFON 614-60



WYKONUJĄ I POLECAJĄ WSZELKIEGO RODZAJU ROBOTY WCHODZĄCE W ZAKRES GRAFIKI:

FOTOCHEMIGRAFJA
RETUSZ AMERYKAŃSKI
LITOGRAFJA-OFSET

NA IMPREZACH
LOTNICZYCH –
ZAWSZE MEGAFONY

NATAWIS

A W DOMU
ZAWSZE ELEKTRYCZNY
ODBIORNIK

Natawis

DEMONSTRACJE I PROSPEKTY: NATAWIS,
WARSZAWA, MARSZAŁKOWSKA 141
FABRYKA: WARSZAWA, PUŁAWSKA 36/38

SYMBOLEM SIŁY JEST TEN POTĘŻNY PTAK!

Nowoczesny lotnik-akrobata posiada zaufanie do siły i sprawności swojej maszyny Z kamiennym spokojem i wielką pewnością wykonuje w przestworzach loopingi i inne, mrożące krew w żyłach, wyczyny.

Zna on jak najdokładniej każdy najdrobniejszy szczegół budowy i właściwości swojego silnika, przywiązuje jednak największą wagę do „właściwego smarowania“, od którego zależy w głównej mierze sprawne funkcjonowanie maszyny.

Rap

Nieuszkodzona plomba pod nakrętką daje pewność, że olej jest oryginalny!



Używa jedynie GARGOYLE MOBILOIL AERO, obdarzając ten wysokogatunkowy olej całkowitem zaufaniem, ponieważ sam go wielokrotnie wypróbował.

Czuje się spokojny i bezpieczny gdyż wie, że GARGOYLE MOBILOIL AERO nie zawiedzie pokładanego w nim zaufania.

Gargoyle Mobiloil

ZAREJ. MARKA OCHRONNA

„Aero“

VACUUM OIL COMPANY S. A.

CZECHOWICE-WARSZAWA

POLSKIE LINJE LOTNICZE

„LOT“

ZARZĄD: WARSZAWA, MARSZAŁKOWSKA 138

ROZKŁAD LOTÓW

Ważny od dn. 1 września 1933 roku do dn. 28 lutego 1934 roku

Czas lokalny

o. 12.45**		WARSZAWA	p. 11.10**	
p. 14.55**		GDAŃSK (DANZIG), GDYNIA	o. 9.00**	
o. 12.40*		WARSZAWA	p. 11.10*	
p. 14.50*		POZNAŃ	o. 9.00*	
o. 13.00**		WARSZAWA	p. 11.00**	
p. 15.00**		KATOWICE	o. 9.00**	
o. 8 30		WARSZAWA	p. 14.40	
p. 10.20		KRAKÓW	o. 12.50	
o. 9.45*		KATOWICE	p. 13.50*	
p. 10 25*		KRAKÓW	o. 13.10*	
o. 10.50*		KRAKÓW	p. 12.20*	
p. 12.50*		BRNO	o. 10.20*	
o. 13.10*		BRNO	p. 10.00*	
p. 14.10*		WIEN	o. 9.00*	
o. 8.00▼	o. 11.45▲	WARSZAWA	p. 15.50▼	p. 11.20▲
p. 10 20▼	p. 14.05▲	LWÓW	o. 13.30▼	o. 9.00▲
*▼◎	*▲◎		**▼⊙	**▲⊙
o. 10.50	o. 9 15	LWÓW	p. 13.00	p. 13.45
p. 13.30	p. 12.00	CERNAUTI	o. 12 20	o. 13.00
o. 14.00	o. 12.30	CERNAUTI	p. 11.50	p. 12.30
p. 17.10	p. 16 00	BUCURESTI	o. 8.40	o. 9.00
**■			*■	
o. 8.50		BUCURESTI	p. 14.30	
p. 11.00		SOFIJA	o. 12.20	
o. 11.30		SOFIJA	p. 11.50	
p. 13.20		THESSALONIKI	o. 10.00	
*			**	**
o. 7.10▼		WARSZAWA	p. 17.40•	p. 16.40°
p. 9.45▼		WILNO	o. 15.05•	o. 14.05°
o. 10.10■		WILNO	p. 14.40•	p. 13.40□
p. 13 40■		RIGA	o. 13.10•	o. 12.10□
o. 14 10■		RIGA	p. 12.40•	p. 11.40□
p. 16.00■		TALLINN	o. 10 50•	o. 9.50□

Objaśnienie znaków: o — odlot, p — przylot. * — Samoloty kursują w poniedziałki, środy i piątki. ** — Samoloty kursują we wtorki, czwartki i soboty. ▼ — Samoloty kursują do 31.X. ▲ — Samoloty kursują od 1.XI. ■ — Samoloty kursują do 15.X. • — Samoloty kursują do 15.IX. ° — Samoloty kursują od 16.IX do 31.X. □ — Samoloty kursują od 16.IX do 15.X. ◎ — Samoloty kursują od 16.X tylko w poniedziałki. ⊙ — Samoloty kursują od 16.X tylko w czwartki. Bilety na przelot Polskiemi Linjami Lotniczemi „LOT“ nabywać można również w „Ośrodku propagandowym“ L. O. P. P., Warszawa, Ś-to Krzyska 12.

SKRZYDLATA »POLSKA«

ROK IV (X) • WRZESIEŃ-PAŹDZIERNIK 1933 • NR. 9-10 (107-108)



PO roku jest czas, by określić bilans Ich życia, czynu i śmierci. Wigura — jako uczeń, student i potem inżynier — pracował wespół z towarzyszami swoimi nad skonstruowaniem coraz lepszego samolotu. Poprzez RWD — 1, 2, 3 aż do 6 myśl Ich twórcza się udoskonalała; coraz lepsza, coraz sprawniejsza, aż osiągnęła poziom, który okazał się wyższym i doskonalszym od najlepszych. Cel został spełniony.

A Żwirko idąc poprzez swoje wyczyny, raidy i zawody, coraz wyżej i wyżej, czy nie zdobył swego celu dla swoich i Polski, pozostawiając przytem przykład jak żyć, zwyciężać i umierać trzeba?

To pierwsza wielka pozycja Ich czynnego bilansu, lecz jest cyfr więcej.

Ich czyn zwycięstwa, wykonany z taką prostotą i naturalnością miał potęgę i siłę wyrazu, która zmusiła najzaciętszych naszych wrogów, do oddania Im szczerego hołdu; Im żywym, a potem Im umarłym.

Przy śmierci Ich zbiegły się sąsiednie narody, Czesi i Polacy, by wspólnie Im cześć okazać i, zapomniawszy o waśniach, zapoczątkować bratnie współżycie. Nad grobem Ich na Powązkach wspólnieśmy płakali wszyscy, bez różnicy partyj politycznej lub kast społecznych. Tylko wielkie duchy i czyny wielkich serc takie mogą objawy wywołać.

Zwycięstwo Żwirki i Wigury cały nasz naród zelektryzowało. Ludzie pogrążeni w apatji, defetyźmie, zgnębieni latami kryzysu, zwątpili w lepsze jutro; na biedę zrezygnowani, nawet w przyszłość Polski wątpiący osłupieli, zatrzęśli się. Jakto, nasza, własna, polskiemi rękoma zrobiona maszyna lepsza jak obce: niemieckie, włoskie, francuskie. Nasz pilot pokonał innych najlepszych!?

To niemożliwe, niemożliwe!







11·IX 1932

I w tem miejscu ludzie poszaleli. Warszawa wyszła z formy. Pamiętamy.

A gdy ten entuzjazm, ta duma zwycięstwa, wola do prac twórczych i wielkich, wiara w przyszłość, we własne siły, rozżarzyły się do białości nastąpił drugi wstrząs — zimne przeznaczenie.

Jak żelazo przy nagłem studzeniu zamienia w twardość i stal żar, tak i tu moce i wole co ogarnęły wszystkich zahartowały się i stwardniały.

W pogrzebie, w prasie, we wspomnieniach nie było nigdzie babskich poszlochiwań, ani złamanych łkań i narzekań; były wszędzie ogólnie prawdziwe, szczere łzy bólu, a z oczu, z postawy wyzierała wola, czyn, zawziętość: Coście zdobyli utrzymamy, pójdziemy dalej, wola nam wróciła, wiara we własne siły. To ma wartość przysięgi w obliczu śmierci wodza ukochanego, co poległ w zwycięstwie.

To jest sens Żwirki i Wigury glorji i śmierci, największa pozycja ich bilansu. Postacie Żwirki i Wigury urastają do roli symbolu promiennego przykładu, jak mamy osiągnąć zwycięstwo i opromieniać chwałą imię Polski, jak mamy w szarym dniu pracować.

Dziś każdy młody pilot skupiając swą wolę, nerwów drżenie opanowując, szepce w swej jaźni: obym był kiedyś Żwirce podobny; uczniak mały, wilczek klecący pierwszy swój model samolotu myśli: Wigura tak zaczynał.

Sztandar zwycięstwa wzniesiony przez Żwirkę i Wigurę nie opadł.

Przysięga jest pełniona, potwierdził to Skarżyński lotem przez Atlantyk. Dziś idą już nowi, następni.

A my wszyscy, co śledzimy ich loty, skupmy swe siły, skoncentrujmy i przez pryzmat woli zbiorowej rzućmy je na pomoc tym, co sławę i siłę Polski gruntują.

J. Rudowski.

(Z przemówienia przez radjo).

Inż. Tadeusz Cyga-Karpiński

Kryzys i odrodzenie lotnictwa francuskiego

Paryż, 14.IX. 1933.

Lotnictwo francuskie znajduje się od kilku miesięcy w trakcie głębokich zmian strukturalnych i organizacyjnych, przeprowadzanych konsekwentnie i planowo przez obecnego ministra, p. Pierre Cot'a. Ponieważ jest to reorganizacja, wynikająca ze zmiany dotychczasowego nastawienia do spraw lotnictwa czynników niem kierujących, reorganizacja sięgająca tym razem w samo sedno jego niedomagań a niedoceniana może przez ludzi nieznających podłoża, na tle którego jej przeprowadzenie stało się palącą koniecznością — myślę przeto, że należałoby przed jej omówieniem przedstawić w krótkim przekroju historycznym rozwój kryzysu lotniczego we Francji i jego istotę.

Lotnictwo francuskie odegrawszy wybitną rolę w końcowej fazie wojny światowej i przyczyniwszy się w niemałej mierze do jej zwycięskiego rozstrzygnięcia, wyszło z niej z zasłużoną opinją wysokiej jakości materjału ludzkiego i technicznego. W chwili ukończenia wojny dysponowało ono ogromnie rozbudowanym aparatem produkcyjnym i całą falangą wybitnych, rutynowanych specjalistów.

W zmienionych warunkach egzystencji pokojowej stanęło ono jednak wobec szeregu nowych i nieznanych dotychczas problemów. Zdając sobie sprawę z olbrzymiej roli, jaką musi ono, w razie utrzymania dotychczasowego tempa rozwoju, odegrać w ewentualnej przyszłej wojnie, oraz z otwierających się dla niego perspektyw jako nowoczesnego środka komunikacyjnego, należało mu zapewnić możliwość dalszego normalnego rozwoju.

Zadaniem górującem w danej chwili było znalezienie wyjścia, któreby pozwoliło przemysłowi lotniczemu przejść bez wstrząsów i załamań z ogromnie wysrubowanej produkcji wojennej na dużo mniejszą pokojową. Zadanie to udało się chwilowo przeprowadzić w znacznej mierze. Duży prestiż zwycięskiej Francji, szereg konfliktów w okresie konsolidacji powojennej Europy i brak konkurencji pozwoliły przemysłowi francuskiemu objąć rolę generalnego dostawcy całej Europy a nawet świata.

Równocześnie powstaje komunikacja lotnicza, która stwarza, jako problem czysto cywilny, konieczność przeorganizowania dotychczasowego ustroju władz lotniczych.

Lotnictwo wojskowe staje przed problemem stworzenia sobie nowoczesnej doktryny taktycznej, godnej tej potężnej siły, jaką reprezentuje.

Jest to kompleks zagadnień doniosłych i jeszcze nieznanych, wywołujących duże tarcia, kontrawersje opinji, walki ścierających się interesów i osobistych ambicyj.

Forma organizacyjna ówczesna podporządkowuje ostatecznie lotnictwo kilku ministerstwom, jak: wojny, marynarki, kolonji, handlu i przemysłu, poczt i telegrafów, oraz — jeśli chodzi o organy techniczne lotnictwa, stacje meteorologiczne, lotniska i tereny i t. p. — Podsekretarjatowi Lotnictwa przy Min. Robót Publicznych.

Sam fakt podporządkowania lotnictwa tylu czynnikom zapowiadał już trudności koordynacji wysiłków ku racjonalnemu kierowaniu nową potęgą. I już wówczas zaczynają się odzywać, nieśmiałe jeszcze, głosy za pójściem w ślad Anglji, która już od r. 1917 całokształt spraw lotniczych podporządkowała jednemu tylko ministerstwu lotnictwa. Jest to jednak formuła dla Francji zbyt rewolucyjna a przeto, jako jeszcze niewypróbowana, zostaje odrzucona.

Szybki rozwój techniki lotniczej, zużytkowującej jeszcze doświadczenia z końca wielkiej wojny, szereg rekordowych wyczynów lotnictwa francuskiego — zdają się mu zapewniać supremację światową na dłuższy okres czasu. Zaczynają się już jednak ukazywać i powoli mnożyć objawy kryzysu organizacyjnego; brak doktryny wojennej stwarza kryzys materjałowy; gospodarka kredytami państwowemi staje się coraz rozrzutniejsza.

Zmorą lotnictwa (co za paradoks!) stanie się na kilka lat zbyt łatwe uzyskiwanie wszelkich żądanych kredytów, które są w parlamencie uchwalane nieraz prawie bez dyskusji. Nie jest to, oczywiście, zachętą do rzeczowych a niepopularnych reform.

Antagonizmy pomiędzy poszczególnemi władzami utrudniają współpracę; masę pieniędzy zjada dublowanie przez poszczególne ministerstwa funkcyj i urzędów, spełniających identyczne zadania. Lotnictwo wojskowe ulega ciągłym przegrupowaniom.

Tymczasem zagranica nie próżnuje. Ameryka i Anglja, zreorganizowawszy swe lotnictwa, zaczynają szukać rynków dla ekspansji swych przemysłów. Niemcy, wobec zakazu stworzenia sobie lotnictwa wojskowego, niechcąc „wyjść z wprawy", zakładają szereg fabryk zagranicą (Junkers, Fokker, Dornier), uczą Rosjan, Szwedów, Holendrów; a sami, pchnąwszy ogromne kredyty w badania naukowe i laboratorja, stają się mistrzami w konstrukcji płatowców cywilnych i tworzą potężne lotnictwo komunikacyjne. W Italji Giulio Douhet tworzy w r. 1921 swą doktrynę przyszłego zastosowania lotnictwa, jako środka bojowego, decydującego i rozstrzygającego losy wojny. Lotnictwo zorganizowane w potężną armję powietrzną samolotów o dużym zasięgu i załadunku bomb atakuje w masie wszelkie centra życiowe wroga, spełniając rolę destrukcyjną i demoralizującą ducha obrony przeciwnika. Zasadę ową streszcza w zdaniu: „Ofenzywa w powietrzu, defenzywa na lądzie i morzu". Doktryna Douhet'a staje się wkrótce oficjalną doktryną w Z. S. R. R. i Italji. W r. 1923 Mussolini tworzy ministerstwo lotnictwa, któremu zostaje podporządkowane całe lotnictwo, i nadaje ogromne tempo rozwojowi własnego przemysłu lotniczego (który w Italji dotąd praktycznie nie istniał). Ten sam objaw rozbudowywania lotnictwa opartego o narodowy, niezależny od zagranicy przemysł lotniczy, występuje w tym okresie w większości dotychczasowych klientów przemysłu francuskiego. W ciągu najbliższych paru lat przemysł ten sprzeda licencje na dwadzieścia kilka krajów i stanie sam wobec widma ruiny.

Pod wpływem tych czynników, które widzą zupełną bezprogramowość francuskiej polityki lotniczej, zaczyna się w r. 1923 we Francji kampanja za przyjęciem doktryny Douhet'a, reorganizacją lotnictwa i scentralizowaniem całej władzy w jednem ministerstwie lotnictwa. Wypływa poraz pierwszy projekt utworzenia trzeciego, równorzędnego obok armji lądowej i floty, czynnika obrony narodowej — „Armji Powietrza" (Armée de l'Air). Projekt ten spotyka się jednak z gwałtownym sprzeciwem zazdrosnych o swe kompetencje i z niedowierzaniem się do douhet'owskich koncepcji odnoszących sztabów generalnych armji i floty. Równocześnie wywiązuje się około sprawy utworzenia samodzielnego ministerstwa żywa polemika zainteresowanych i zagrożonych czynników. Ostatecznie oba projekty upadają.

Szczegółem dostatecznie oświetlającym brak zrozumienia i ignorancję spraw lotniczych w ówczesnych rządach i parlamencie może być fakt, że w r. 1924 zniesiono „ze względów oszczędnościowych" (wraz z innemi podsekretarjatami) Podsekretarjat Lotnictwa a prowadzenie bezinteresowne spraw lotnictwa powierzono dawnemu podsekretarzowi w drodze niejako „odkomenderowania" deputowanego do tej funkcji. Fikcja ta przetrwała parę tylko miesięcy, ale w roku 1926 Podsekretarjat uległ znów redukcji a jego urzędy przydzielono ministerstwu handlu i przemysłu.

Tymczasem bolączki lotnictwa wciąż się potęgowały, kryzys ogarnął przemysł lotniczy, prestiż na zewnątrz spadał gwałtownie, budżet lotnictwa rósł bez przerwy.

W końcu — niby niejako akt rozpaczy — po wypadku lotniczym, w którym zginął ówczesny „szef" lotnictwa, min. handlu Bokanowski (moment wykorzystany umiejętnie przez zwolenników reformy dla podniesienia alarmu i przypisania winy tej śmierci katastrofalnemu stanowi lotnictwa) i po gwałtownej kampanji prasy fachowej z popularnym tygodnikiem „Les Ailes" na czele, zostaje przeforsowane utworzenie Ministerstwa Lotnictwa.

Nowy minister (a dawny wielokrotny podsekretarz), Laurent Eynac, występuje z szeregiem projektów mających zaradzić temu stanowi rzeczy. Zostają opracowane projekty: statutu organizacyjnego Ministerstwa, stworzenia „Armji Powietrza", reorganizacji Urzędu Technicznego Lotnictwa, koncentracji przemysłu i towarzystw komunikacyjnych, decentralizacji geograficznej przemysłu i inne.

Minister jest jednak parlamentarzystą, ma zobowiązania partyjne; wielu wpływowym czynnikom proponowane zmiany są niewygodne, sztabom ciężko się rozstać z wpływem na tak ważną broń; projekty muszą przejść przez parlament i t. d. i t. d. Zostawia im się zatem czas, ażeby się uleżały.

Nadchodzi jednak kryzys światowy. Rozdmuchany do olbrzymich rozmiarów budżet lotnictwa (przeszło 2 miljardy franków) zaczyna być atakowany w parlamencie. Wskazuje się słusznie na marnotrawienie a conajmniej nieumiejętne użycie olbrzymich kredytów. Podnoszą się zarzuty, że wprawdzie Francja posiada najliczniejsze w świecie lotnictwo, ale, z powodu braku doktryny użycia, stosuje fałszywą politykę materjałową. Wskazuje się na przykład Italji, która przy budżecie dwa razy mniejszym od francuskiego i przy niższym stanie liczbowym płatowców posiada jednak flotę powietrzną równowartościową a przewyższającą francuską pod względem sprawności bojowej i techniki. Żąda się pójścia w jej ślady i zastąpienia „polityki ilości" „polityką jakości". Stwierdza się, że niektóre płatowce komunikacyjne amerykańskie i niemieckie są szybsze od będących w użyciu we Francji płatowców myśliwskich a samoloty niszczycielskie włoskie mają o kilkadziesiąt procent większą zdolność udźwigu i zasięg działania od francuskich. Wkońcu krzyczy się już, że zdolnego do przeciwdziałania lotnictwa morskiego (zupełnie zastarzałe typy hydroplanów) Francja właściwie nie posiada. Polityka lotnicza Francji idzie pod pręgierz.

Spróbujmy jednak zebrać wytoczone zarzuty (wszystkie podniesione czy to z trybuny parlamentarnej, czy to w prasie fachowej).

Zbierzmy je grupami.

Władze: minister (podsekretarz) jako „przydzielony" do ministerstwa członek partji krępowany jest w swych decyzjach; nie ma autorytetu i kompetencji, z czego wynika brak ciągłości w polityce lotniczej; minister zapoczątkowując jakieś reformy nie wie, czy się nie „wywróci" przed jej przeprowadzeniem, a następca może mieć wręcz przeciwne koncepcje.

Organy techniczne: konserwatyzm techniczny; brak kontaktu z praktyką przemysłową; antagonizm między cywilnym S. T. Aé (Service Technique d'Aéronautique) a wojskową „Direction Technique du Matériel Militaire"; protekcyjny system w przydzielaniu przemysłowi zamówień (często lotnictwo francuskie dostawało płatowce o gorszych własnościach i wyczynach a lepsze zakupywała zagranica); szalenie powolna procedura i biurokratyczne metody pracy (od chwili wręczenia konstruktorowi wypracowanego programu prototypów do chwili wypuszczenia pierwszej małej serji przeciętnie upływa 4—6 lat; wskutek tego, że inni to robią dużo szybciej materjał w użyciu jest prawie stale „lekko" przestarzały); przesadne krępowanie swobody konstruktorskiej; zapóźne dostarczanie konstruktorom programu materjałowego i t. d.

Lotnictwo wojskowe: brak doktryny użycia, dezorjentujący techników wypracowujących programy materjałowe; zły system odnawiania sprzętu, powodujący chroniczne „zastarzenie" sprzętu, będącego w użyciu w eskadrach; kryzys szkolenia; kryzys szkolenia i treningu rezerw; silny kryzys materjałowy w lotnictwie morskiem.

Lotnictwo cywilne: a) komunikacyjne: kryzys materjałowy; mały komfort i mała szybkość (wina S. T. Aé. i przemysłu; S. T. Aé. naprzykład wymaga tak wysokich współczynników bezpieczeństwa, że to obniża wszystkie wyczyny; francuskie towarzystwa komunikacyjne chcąc konkurować z zagranicznemi musiały używać na odcinkach eksploatowanych na zasadzie „poolu" czy też dublowanych, płatowców konstrukcji zagranicznej; przemysł wskutek małego zapotrzebowania i braku zachęty subwencjami mało się interesuje problemem samolotu komunikacyjnego); zadużo towarzystw (Air-Union, Air-Orient, Farman, Aéropostale, Cidna); duże koszty własne, zamały wpływ państwa na sposób zużycia ogromnych (200 milj. fr.) subwencyj.

b) turystyczne: fałszywa polityka premjowa; forytowanie premjami samolotów o większych mocach

(od 80 KM wgórę, przesadne kierowanie się względami wojskowemi); zaniedbanie lotnictwa słabosilnikowego, niedocenianie jego wartości treningowych i propagandowych.

Przemysł lotniczy: zbyt duża ilość (prawie 40) fabryk lotniczych; ogromna i często nielojalna konkurencja; małe kredyty i subwencje (wskutek rozstrzelenia na tyle fabryk); nienowoczesne metody pracy; często słabe uposażenie techniczne; niebezpieczna, ze względów obrony narodowej, koncentracja przemysłu lotniczego w t. zw. rejonie przemysłowym paryskim (około 80%); brak planu mobilizacji przemysłowej, stwarzający konieczność utrzymywania wielkich „stocków mobilizacyjnych".

Badania techniczne i nauka: za szczupłe kredyty; zamałe zainteresowanie i korzystanie z postępów osiągniętych zagranicą; kryzys wyższego szkolnictwa zawodowego (zbytnia teoretyzacja wyższych studjów lotniczych; tworzenie uczonych z nieinżynierów przemysłowych).

Jak z tego pobieżnego i wcale niekompletnego zestawienia bardzo poważnych, przeważnie, zarzutów widać, nowego ministra czekała praca nielada.

Żadnemu jednak ze zmieniających się dość często ministrów, czy to był Laurent Eynac, czy Doumesnil, czy też Painlevé, nie udało się sprawy koniecznych reform ruszyć naprzód. Projekt „Armji Powietrza" ugrzązł po dwu latach opracowywania z powodu trudności uzgodnienia poglądów pomiędzy zainteresowanemi sztabami. To samo spotkało statut organizacyjny ministerstwa. Zamierzonej koncentracji towarzystw komunikacyjnych nie można było przeprowadzić ze względu na opór zainteresowanych, a projekt decentralizacji geograficznej przemysłu upadł z powodu odmowy koniecznych ku temu kredytów ze strony komisji finansowej Izby Deputowanych.

Tymczasem kryzys finansowy we Francji wciąż się pogłębiał i wkońcu w preliminarzu budżetowym na rok 1933 wydatki na lotnictwo obcięto o przeszło pół miljarda franków. Równocześnie zaś, po upadku rządów Herriot'a i Boncour'a, lotnictwo dostało się „przypadkiem losu" lub raczej „rozdzielnika partyjnego" przy obsadzaniu posad w nowym gabinecie Daladiera — p. Pierre Cot'owi, 38-letniemu deputowanemu Haute Savoie, delegatowi Francji dla spraw rozbrojenia lotniczego w Genewie, gdzie bronił z ramienia Francji pomysłu umiędzynarodowienia lotnictwa cywilnego i zniesienia wojskowego.

Byli tacy, którzy już widzieli koniec lotnictwa...

Nowy minister zaczął sobie jednak dobrze. Zebrał najpierw swych przyszłych współpracowników, potem dziennikarzy i... wszystkim się szczerze przyznał, że się na lotnictwie nie zna zupełnie, ale liczy, że przy pomocy swych współpracowników potrafi je poznać i uratować. Wszystkim swym brakom przeciwstawił swą młodość, energję i jasny umysł. Fachowcy przyjęli oświadczenie z pewnym sceptycyzmem i czekali czynów.

Tak został „odkryty" dzięki przypadkowi (ciężkiej chorobie 100% faworyta, prof. Painlevé) w styczniu 1933 r. minister Pierre Cot.

Nowy minister najpierw, jakby z przyzwyczajenia, pojechał kilka razy do Genewy a potem zabrał się do pracy.

Poparty silną kampanją prasy i opinji lotniczej, wydziera molochowi redukcji prawie 200 miljonów obciętych już w preliminarzu budżetowym kredytów: Już w połowie marca parlament dyskutuje i uchwala mu statut organizacyjny ministerstwa. Nie udaje mu się już jednak uratować dla swego ministerstwa części lotnictwa morskiego, straconego układem Painlevè — Leygnes z końca 1932 r. Równocześnie stawia minister Cot na czele lotnictwa wojskowego gen. Barrés, któremu przydziela do pomocy takich „douhetystów", jak generałowie: Denain i Tulasne, oraz decyduje utworzenie „Ecole de l'Air", w której mają się kształcić przyszli oficerowie nowej armji oraz wykuwać nowe zasady użycia broni lotniczej. W maju, pomimo oporu i kampanji przeciw temu projektowi, wymusza minister na istniejących towarzystwach koncentrację lotniczych towarzystw komunikacyjnych. Koncentracja ta — poza zabezpieczeniem większego wpływu państwa na politykę eksploatacyjną— pozwoliła na zmniejszenie subwencji z 204 milj. fr. na 155 milj. fr., która będzie corocznie malała o 5 milj. fr. aż osiągnie w r. 1937 poziom 135 milj. fr., który zostanie zachowany. Od dnia 1 września istnieje już tylko Compagnie unique „Air-France".

Najważniejszym jednak faktem jest wprowadzenie w czyn dawno zapowiedzianego utworzenia „Armji Powietrza", której zasady organizacyjne opracował szef sztabu „Forces Aériennes" gen. Dénain. Dekretem ministra zostają również zmienione warunki treningu dla rezerw lotnictwa, co było już też kwestją palącą. Wkońcu nie pozostał minister (który w międzyczasie sam się wyszkolił na pilota) obojętnym na niedolę turystyki lotniczej i doceniając konieczność większego spopularyzowania lotnictwa i wyrobienia w najszerszych sferach tego, co francuzi nazywają „le gout de l'air", postanowił premjować kwotą 7.000 fr. samoloty turystyczne, których cena nie przekroczy 20000 fr. Jest to pierwszy bodajże krok we Francji w kierunku popularyzacji lotnictwa słabosilnikowego.

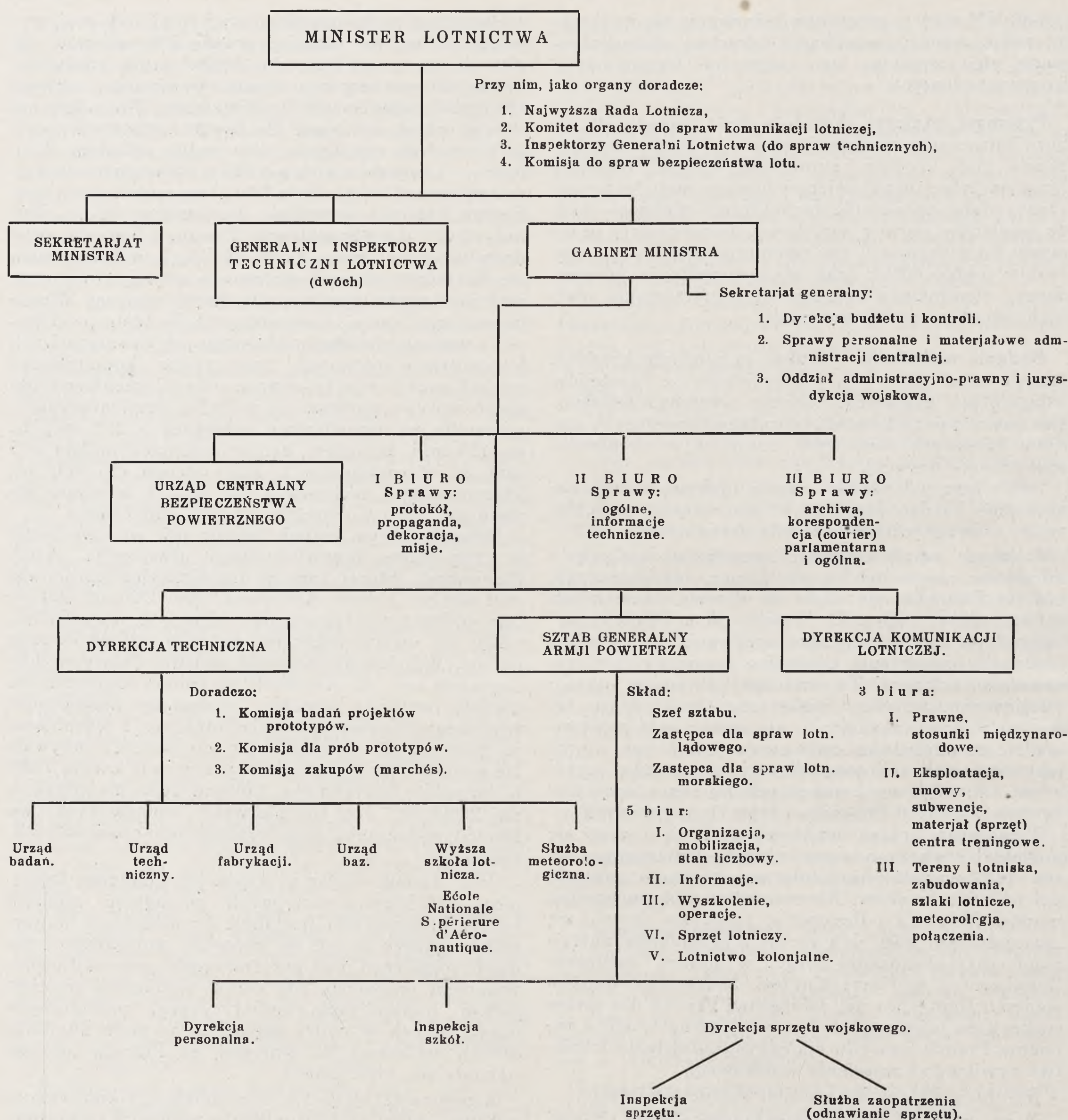
Jeśli do tego dodamy, iż jest już publiczną tajemnicą, że jednem z następnych pociągnięć ministra będzie koncentracja (redukcja do kilkunastu najwyżej) mogącego liczyć na poparcie państwowe przemysłu lotniczego oraz przyśpieszenie prac nad usprawnieniem przemysłu dla celów mobilizacji przemysłowej (normalizacja, metody pracy, przeniesienie części fabryk w mniej zagrożony w razie konfliktu teren), dojdziemy do wniosku, że Francja lotnicza ocknęła się, choć późno.

A ponieważ, zdaje się, zrozumiała już konieczność polityki „silnej ręki" i unikania zgubnych kompromisów, ponieważ ma środki i talenty, no i w końcu, ponieważ jest odpowiednio „dopingowana" przez niespokojnych sąsiadów, jest wielce prawdopodobne, że po upływie zakreślonych programem 5 lat („piatiletki" są obecnie modne) jej „Armja Powietrza" stanie się ową skuteczną i groźną „armée d'interdiction et de répresailles", opartą o sprawnie działający aparat produkcyjny.

Obecnie wróćmy jeszcze do sprawy organizacji Ministerstwa Lotnictwa i Armji Powietrza.

Pierwszą poznamy najlepiej z dołączonej tabielki schematycznej.

Podany na następnej stronicy schemat organizacyjny wymaga pewnych objaśnień dodatkowych.



Najwyższa Rada Lotnicza (ma dopiero powstać) składać się będzie z wszystkich inspektorów A. P., przedstawicieli towarzystwa komunikacji lotniczej, przemysłu, armji i marynarki (zainteresowanych lotnictwem) oraz nauki. Ma ona spełniać przy ministrze rolę doradczą w sprawach ogólnych, dotyczących całokształtu polityki lotniczej państwa.

Inspektorzy generalni techniczni mają czuwać nad stanem sprzętu w formacjach i na linjach.

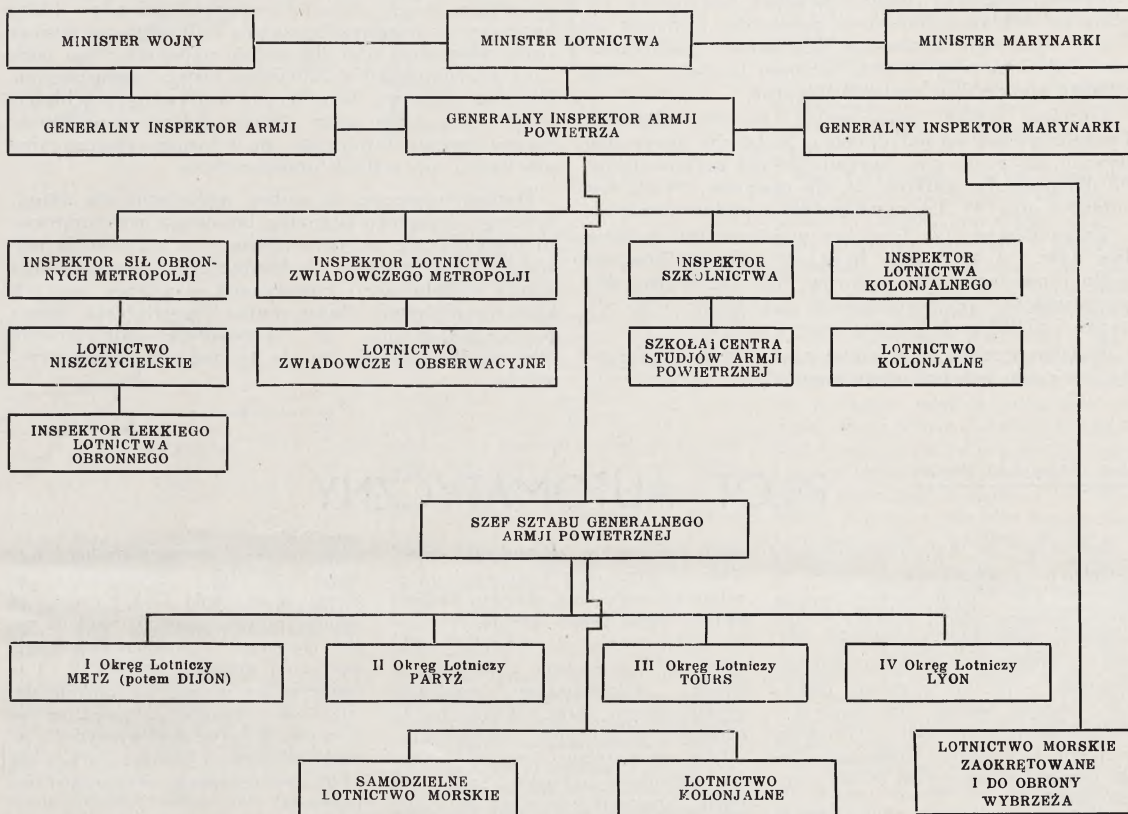
Komisja dla spraw bezpieczeństwa lotu prowadzi statystyki wypadków, bada przyczyny i sugeruje ministrowi konieczne ulepszenia.

W Generalnej Dyrekcji Technicznej: Urząd badań prowadzi badania i poszukiwania czysto naukowe problemów z lotnictwem związanych; urząd techniczny bada i sugeruje ulepszenia w konstrukcji prototypów; urząd fabrykacji kontroluje wyrób zamówień seryjnych (państwowych); urząd baz przeprowadza badania i instalacje lotnisk, terenów, ich oświetlenie i t. d. Wyższa Szkoła Lotnicza (Ecole Nationale Supérieure d'Aéronautique) formuje inżynierów do służb technicznych ministerstwa (korpus inżynierów państwowych lotnictwa). Dyrekcja sprzętu wojskowego ustala zamówienia sprzętu, które Generalna Dyrekcja Techniczna uskutecznia i kontroluje.

Podobny schemat pozwoli nam zorjentować się w organizacji ramowej Armji Powietrza.

Również i ten schemat wymaga bardziej szczegółowego omówienia. Przedewszystkiem zaznaczyć należy, że jest to schemat organizacji ramowej, jak zaś tor Armji Powietrza. Lotnictwo współpracy lub pomocnicze podlegać będzie swemu szefowi (oficerowi Armji Powietrza), ale podporządkowanemu dowództwu danego odcinka frontu.

W czasie pokoju szefem lotnictwa jest Minister



te ramy będą wypełnione — okaże rezultat dłuższych badań w tworzonych obecnie „Centre d'Experiences Aériennes Militaires" w Reims (będzie uruchomione około 1.I.1934) i „Ecole de l'Air".

Prawdopodobnie jednak Armja Powietrza, której zadania zostały określone (w dekrecie tworzącym) jako „działania powietrzne (t. j. naloty terytorjum nieprzyjacielskiego), działania wspólne z armją lądową i flotą (współpraca na właściwym froncie) oraz obrona powietrzna własnego terytorjum", będzie się składała z dwóch zasadniczych elementów: lotnictwa samodzielnego i lotnictwa dla współpracy. Lotnictwo samodzielne, składające się z potężnych jednostek grupujących płatowce niszczycielskie, ochronne (t. zw. avions de bataille) i myśliwskie byłoby przeznaczone do działań masowych. Lotnictwo współpracujące składałoby się głównie z płatowców obserwacyjnych i myśliwskich. Część Armji Powietrza, przeznaczona do działań samodzielnych podlegałaby na wypadek wojny swemu (niezależnemu od dowództwa armji lądowej tylko wprost od dowództwa całości działań wojennych) szefowi, którym byłby generalny Inspek- Lotnictwa zaś szefem wojskowym Armji Powietrza: główny inspektor A. P. (obecnie gen. dyw. Barrés).

Rolą głównego inspektora A. P. jest wykonywanie kontroli i dowództwa nad wszystkiemi jednostkami bojowemi, szkołami, zakładami, administracją, dyscypliną i t. d. oraz spełnianie funkcyj wojskowego doradcy ministra.

Dla odciążenia pracy inspektora głównego zostają stworzone funkcje czterech inspektorów A. P. i dyrekcja sprzętu lotnictwa wojskowego. Inspektor lotnictwa obronnego metropolji (gen. dyw. Goys de Mezeyrac) kontroluje stan lotnictwa niszczycielskiego, myśliwskiego i ochronnego.

Dodany mu zostaje do pomocy inspektor lekkiego lotnictwa obronnego, którego — zdaje się — będzie głównie interesowało cywilne lotnictwo sportowe, zdolne do spełnienia tej roli.

Do inspektora lotnictwa zawiadowczego i obserwacyjnego (gen. dyw. Pujo) będzie należało kontrolowanie rozwoju tegoż.

Inspektorem lotnictwa kolonjalnego został gen. dyw. Michaud, a inspektorem szkół i dyrektorem

„Centrum Badań Lotnictwa Wojskowego" (Centre d'Experiences Aér. Mil.) został mianowany gen. dyw. Massenet Royer. Do dyrektora wojskowego sprzętu lotniczego (gen. dyw. Tulasne) należy ustalanie w porozumieniu z inspektorami programu materjałowego.

Korpus oficerski Armji Powietrza podzielony zostaje na 4 klasy: oficerowie powietrza (officiers de l'Air), oficerowie mechanicy, komisarze i podkomisarze. Tylko pierwsi tworzą personel latający i mogą osiągać stanowiska komenderujących.

Granice wieku maksymalne zostały obniżone i przedstawiają się następująco: 57 lat dla generałów dywizji, 55 lat dla gen. brygady, 54 dla pułkowników, 53 dla podpułkowników, 51 dla majorów, 49 dla kapitanów oraz 48 dla poruczników i podporuczników.

Przewidziany stan liczbowy wyniesie: 9 generałów dyw., 14 generałów bryg., 45 pułkowników, 82 podpułkowników, 263 majorów, 875 kapitanów, 485 poruczników i podporuczników, t. j. razem 1783 oficerów i 35.030 podoficerów i szeregowców.

Państwo zostaje podzielone na 4 okręgi terytorjalne, na czele których stoją komendanci okręgu. Do nich należy dowództwo i kontrola personelu i sprzętu, jakoteż przygotowanie i przeprowadzanie mobilizacji na terenie okręgu. Kontakt i porozumienie z armją muszą być utrzymane jedynie w sprawach manewrów wspólnych i służby garnizonowej.

Tak mniejwięcej przedstawiałyby się zasady organizacyjne nowej „Armji Powietrza"; zasady, które zapewne w niejednym szczególe i niejeden raz jeszcze będą zmieniane, nim się wyłoni najlepsza i (na jakiś czas przynajmniej) definitywna forma organizacyjna. Nie zapominajmy, że olbrzymi wpływ na nią będzie miał kierunek, w jakim pójdzie dalszy rozwój techniczny sprzętu lotniczego, no i forma organizacyjna możliwych przyszłych przeciwników.

Dodajmy jeszcze, że wobec wyłonienia się definitywnego trzeciego czynnika bojowego, równouprawnionego obecnie z dawnemi, zaczyna się obecnie mówić tu coraz częściej o konieczności zapewnienia ścisłej współpracy i koordynacji wysiłków wszystkich trzech armij (lądu, morza i powietrza) przez podporządkowanie ich wspólnemu Ministerstwu Obrony Narodowej. No ale to dopiero dalsza przyszłość.

Inż. Stanisław Prauss

PILOT AUTOMATYCZNY

Rekordowy lot Wiley Pest'a naokoło świata, lot o tempie tak szybkiem, że pozornie niemożliwem do wytrzymania przez jednego pilota, zwrócił uwagę ogółu na jedynego „towarzysza" Post'a — „robota", czyli pilota automatycznego. — Nie był to, zresztą, pierwszy wyczyn robota. Już Gayford i Nicholletts w swym locie rekordowym z Anglji do Capetown korzystali z jego pomocy, w mniejszym jednak stopniu jak Post.

Próby zastosowania częściowego choćby sterowania automatycznego płatowca sięgają bardzo dawno, bo prawie do początków lotnictwa. W roku 1910 spotykamy pierwsze próby automatycznego sterowania głębokości przez Regnard'a. Starania te miały raczej na celu zastąpienie stateczności podłużnej własnej płatowca, nieprzestudjowanej wtedy jeszcze w badaniach tunelowych. — Pierwsze kroki zrobiono tu w kierunku zbudowania przyrządów, wskazujących położenie płatowca i zmiany tegoż położenia. Przyrządy te, za pośrednictwem przekładni i serwomotorów, mogły już służyć do oddziaływania wprost na stery płatowca. Powstanie więc przyrządu automatycznie sterującego samolot przedstawiało się napozór bardzo prosto. — Na jakie jednak trudności napotkano przy realizacji tego prostego zadania, dowodzi okres prawie dwudziestoletni prób i niepowodzeń, dzielący powstanie pierwszych przyrządów wkazujących położenie płatowca w przestrzeni i pilota automatycznego doby obecnej. Próby i badania wciąż jeszcze trwają. Przyrządy automatyczne nie są dziś jeszcze ostatecznie opracowane a przytem są drogie, skomplikowane, względnie ciężkie; jednem słowem daleko im do ogólnego, praktycznego zastosowania.

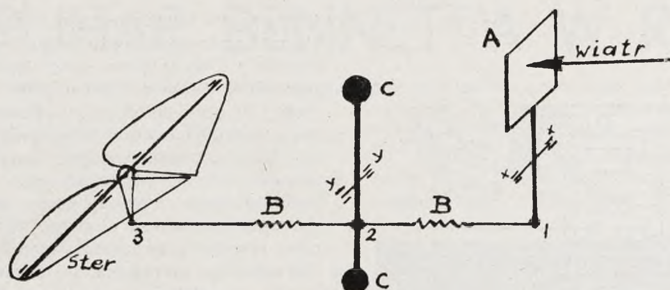
Pilot automatyczny doczekał się prędzej uznania w marynarce, bo tam zadanie sterowania odnosi się do jednego tylko kierunku; na wielu linjach komunikacyjnych zastąpił on — przynajmiej w funkcjach mechanicznych — sternika. Dokładny, sumienny i zrównoważony, pilot automatyczny przewyższa tu człowieka; trzymając kurs idealnie, daje znaczne oszczędności na czasie przejazdów.

Zanim przystąpię do opisu właściwego pilota automatycznego, podam opis kolejnych prób wprowadzenia automatycznego sterowania steru głębokości. Wszystkie przyrządy w tej dziedzinie można podzielić w zależności od tego czynnika, który przyjęty jest za podstawę wskazań zmian położenia samolotu .

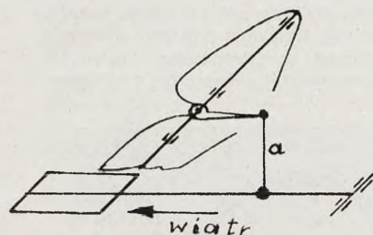
Najprotszem pozornie było wprowadzenie czynnika szybkości postępowej płatowca jako regulatora sterowania. Na *rys. 1* przedstawiony jest schemat przyrządu konstrukcji ETEVE z 1914 roku. Działanie przyrządu jest następujące: Anemometr A obracający się około osi X—X przez popychacz 1—2 działa na dźwignię z ciężarem C—C, obracającą się około Y—Y i mającą za zadanie zapewić niewrażliwość na ruchy obrotowe. Popychacz 2—3 działa wprost na dźwignię sterową. B—B to amortyzatory mające za zadanie tłumić drobe wahania. — Układ ten ma tę wadę, że powoduje wychylenia niczem nie tłumione płatowca, a to z powodu zbyt powolnego reagowania anemometru.

Lepiej pod tym względem zachowują się przyrządy ETÈVE Constantin'a i S. T. Aé. polegające na zastosowaniu żyruetki (płytki ustawiającej się stale w łożu wiatru), która oddziaływuje na ster przy zmianach kąta natarcia płatowca *(rys. 2)*. Przyrząd tego typu był zastosowany na samolocie Wright'a. — Typ S. T. Aé. był zaopatrzony w serwomotory oraz regulację pozwalającą na zmianę kąta natarcia przez zmianę długości *a*.

Trzecią kategorję przyrządów stanowią te, które odpowiadają na wychylenie z położenia równowagi. Zastosowanie tu żyroskopu dało najczęściej dziś spotykane rozwiązanie sterowania automatycznego, nietylko dla stateczności podłużnej, ale także kierunkowej i poprzecznej. Żyroskopy były już w podobnych wypadkach stosowane w technice, np. dla zapewnienia równowagi kolejce jednoszynowej, ale zastosowaniu w lotnictwie stała na przeszkodzie



Rys. 1.



Rys. 2.

wielka waga przyrządu. Dopiero forma dzisiejsza, t. j. oddziaływanie na stery przez serwomotor, sterowany zkolei przez żyroskop, pozwoliła na zmniejszenie wagi, umożliwiające zastosowanie w lotnictwie.

Charakterystycznem jest, że wspomniany wyżej Regnard chciał w 1910 r. zastosować właśnie żyroskop do automatycznego sterowania, ale idee jego zarzucono potem na długi czas. Pierwsze praktyczne zastosowanie żyroskopu było nie do utrzymania stateczności podłużnej, ale dla wskazań pochyleń samolotu w przyrządach wskazujących wiraże, żyrorektorach i t. p.

Dla automatycznego sterowania steru głębokości ma żyroskop tę niższość, że nie reaguje on na zmiany szybkości płatowca a tylko na zmianę pochylenia, t. zn. nie będzie on reagował w wypadku straty szybkości z powodu zatrzymania się silnika, a nawet przeciwnie będzie się sprzeciwiał pikowaniu samolotu. Jest to więc przyrząd wybitnie przeznaczony do zachowania raz nadanej pochyłości lotu, a nie przyrząd zabezpieczający od utraty szybkości, jak te, w których czynnikiem sterującym jest szybkość płatowca. Chcąc zapobiec tej wadzie żyroskopów, niektórzy konstruktorzy (np. Sperry) kombinowali je z przyrządami anemometrycznemi.

Przyrządy żyroskopowe oparte są na dwuch własnościach żyroskopu, a mianowicie:

1) Żyroskop zawieszony przegubowo zachowuje swe położenie bez względu na rzuty podstawy.

2) Żyroskop wychylony przymusowo z położenia równowagi wywiera reakcję na swe łożyska wielkości

$$R = \frac{I\omega}{l} \frac{d\varphi}{dt}$$

gdzie I — moment bezwładności (zależny od wielkości wirującego bąka), ω — szybkość kątowa (zależna od ilości obrotów na minutę), l — rozstawienie łożysk $\frac{d\varphi}{dt}$ — szybkość obrotu przymusowego wychylenia.

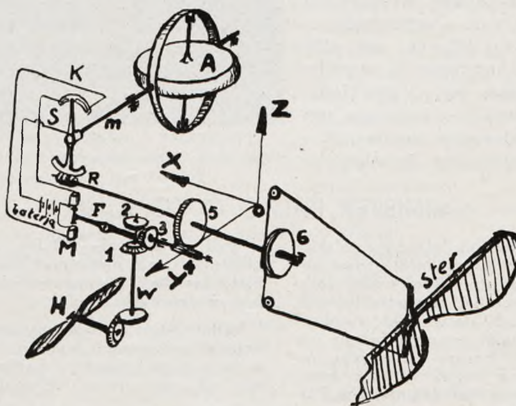
Zajmijmy się rozpatrzeniem pierwszego wypadku.

Podany poniżej schemat przyrządu Sperry'ego wygląda zupełnie prosto. Zachodzą tu jednak poważne trudności w związku z powstawaniem ruchów precessyjnych żyroskopu, które to charakterystyczne dla żyroskopu zjawisko występuje pod wpływem pobudek zewnętrznych, np. tarcia łożysk zawieszenia żyroskopu, a powodują wychylenie osi wirowania, a co za tem idzie — rozregulowanie nastawionego na pewne pochylenie przyrządu. W celu utrzymania osi wirowania niezmiennej, Sperry stosuje dodatkowe urządzenie, w postaci wahadła umieszczonego nad żyroskopem i wyrzucającego na bąk wirujący strumienie powietrza sprężonego, które utrzymują położenie osi wirowania.

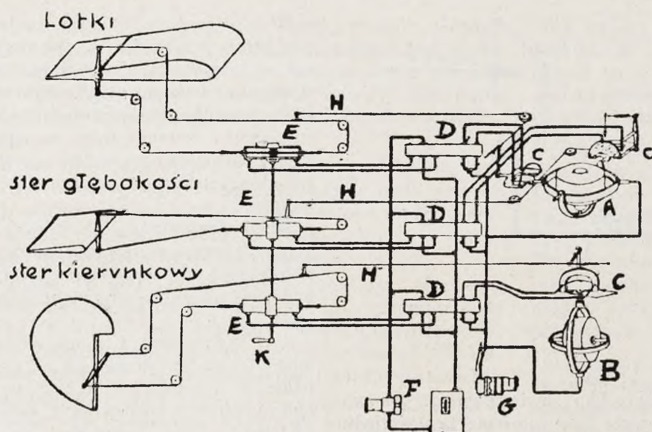
Schemat urządzenia Sperry'ego do automatycznego sterowania głębokości przedstawia się następująco (stanowi ono część składową automatycznego pilota):

Rys. 3. Żyroskop *A*, o osi pionowej, może obracać się około osi *m*, prostopadłej do kierunku lotu X. Przy wychylaniu płatowca około osi Y, żyroskop zachowuje swe położenie, co powoduje obrót wałka *m* i zaklinowanej na nim wskazówki *S*. Wskazówka *S* przy wychyleniu kontaktuje z segmentem *K*, połączonym ze źródłem prądu, pobudzając elektromagnesy *M*, które pociągają bądź w jedną, bądź w drugą stronę wahak *F*. Śmigło *H* wprawia w ruch za pośrednictwem kół stożkowych wałek *W*, na którym są osadzone luźno koła stożkowe *1* i *2*. Wahak *F* porusza sprzęgiełko łączące koła *1* bądź też *2* z wałkiem *W*. Za pośrednictwem przekładni kół zębatych *3*, *4* i *5* zostaje napędzone koło *6*. z którego wprost, linkami, jest poruszany ster głębokości w kierunku przeciwdziałania wychyleniom płatowca. Zaklinowany na tym samym wałku, co koła *5* i *6*, ślimak *R* ma za zadanie sprowadzić pierścień żyroskopu do położenia zerowego.

W technicznem wykonaniu urządzenia mające za zadanie zsynchronizowanie ruchów i uniknięcie niestateczności żyroskopu są bardzo skomplikowane i delikatne. Napęd steru odbywa się nie wprost, ale za pośrednictwem



Rys. 3.



Rys. 4.

stosowany w lotnictwie nocnem angielskiem i wsławiony lotem rekordowym Gayford'a i Nicholetts'a—robot Smith'a (*rys. 5*). Posiada on jeden tylko żyroskop A, o osi położonej w płaszczyźnie symetrji platowca i lekko pochylonej do tyłu; zawieszony jest zupełnie przegubowo na pierścieniach B i C. Bąk żyroskopu jest napędzany dwoma strumieniami sprężonego powietrza; również serwomotory głębokości (nie pokazane na rysunku) i kierunku F. E — rozdzielacz powietrza, sterowany żyroskopem; K, G, H, — dźwignie sterujące serwomotor kierunku; P — podstawa przyrządu. Sterowanie poprzeczne nie jest tu czysto rozwiązane, bo posługuje się temi samemi organami, co sterowanie kierunku, a więc powrót do położenia równowagi w razie wychylenia poprzecznego odbywa się tu przez ślizg. Dlatego urządzenie to nadaje się do wielkich maszyn o dobrej stateczności poprzecznej. Dla zapewnienia poprawnego utrzymania kierunku obecnie włącza się do przyrządu Smith'a kontroler Holmes'a, będący busolą elektromagnetyczną.

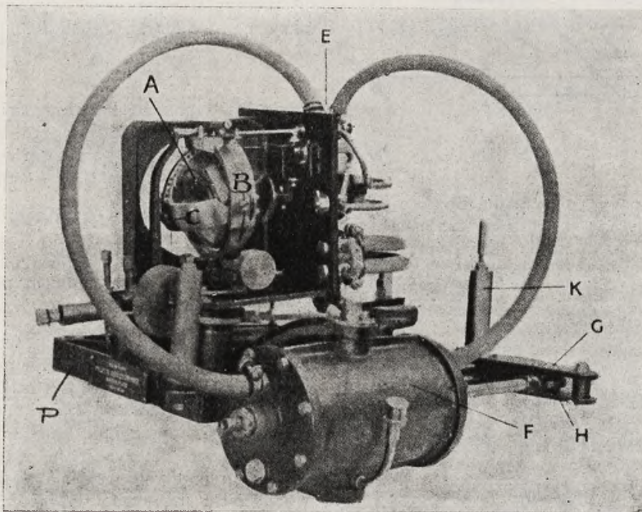
serwomotoru. Żyroskop napędzany jest elektrycznością i obraca się z szybkością 15.000 obr./min.

Zastosowanie drugiej własności żyroskopu (patrz wyżej) napotyka na trudności z tego powodu, że w grę wchodzi tu nie wielkość wychylenia, lecz jego szybkość, czyli że przy powolnem wielkiem wychyleniu i małem ale szybkiem, reakcja steru będzie ta sama, co oczywiście doprowadzi do wahań samolotu, a nie do lotu zrównoważonego.

Nie zajmując się bliżej przyrządami opartemi na innych zasadach, jak np. wykorzystujących siły ciężkości i bezwładności, zmiany nośności, oraz przyrządów kombinowanych, przystępuję do opisu schematu pilota automatycznego Sperry'ego (*rys. 4*).

Jak widać z rysunku ma on dwa żyroskopy: *A*, wirujący około osi pionowej, obsługuje ster głębokości i lotki, zaś *B*, o osi poziomej, obsługuje ster kierunkowy. Działanie żyroskopów przenosi się za pośrednictwem organów sterujących i kanalików ze sprężonem powietrzem *C* do rozdzielaczy — wzmacniaczy *D*, z których już oliwą pod ciśnieniem sterowane są serwomotory *E*, działające wprost przekładnią linkową na stery. *F* — instalacja oliwna, *G* — instalacja powietrzna, *H* — połączenia powracające żyroskopy do położenia początkowego. *K* — rączka do wyłączania sterowania automatycznego, przez wyłączenie serwomotorów. Waga całego urządzenia wynosi około 35 kg.

Z pośród bardzo wielu systemów przyrządów automatycznych wybija się dziś, poza Sperry'm, jeszcze jeden,



Rys. 5.

MINISTER BALBO O KOMUNIKACJI TRANSATLANTYCKIEJ

Minister i marszałek lotnictwa italskiego, Italo Balbo, w wywiadach z prasą podał szereg swych osobistych uwag, dotyczących lotniczych linji transatlantyckich.

Balbo przychodzi do wniosku, że obecny rozwój techniki pozwala już na regularną łączność Europy z Ameryką Południową, jednak regularna linja lotnicza, przechodząca nad Atlantykiem Północnym — jest jeszcze ciągle narażona na groźne niebezpieczeństwa.

Według marszałka Balbo, dla zapobieżenia temu niebezpieczeństwu, koniecznem jest utworzenie pływających baz meteorologicznych.

Najłatwiejszem rozwiązaniem kwestji byłoby przeprowadzenie linji lotniczych w lecie przez Islandję i Labrador, w zimie zaś przez Azory i Bermudy.

Oświadczenie marszałka Balbo zbiegło się z pracami innych państw nad tem samem zagadnieniem. Podczas gdy Lindbergh z ramienia Pan American Airways bada możliwości przeprowadzenia północnej linji transatlantyckiej, minister Göring twierdzi, że droga przez Azory wydaje się bez porównania łatwiejsza do zrealizowania. Francja natomiast myśli przedewszystkiem o łączności z Ameryką Południową, konstruując wodnosamoloty Latecoere 300 i Bleriot 5 — 190.

PUHAR BENNETT'A W RĘKACH POLSKI

Nowy triumf odniosła aeronautyka polska.

Kapitan Franciszek Hynek i porucznik Zbigniew Burzyński zdobyli na 21-ych międzynarodowych zawodach balonowych o puhar Gordon'a-Bennett'a odbywających się w dn. 2 września b. r. w Chicago, — pierwsze miejsce, przelatując na balonie „Kościuszko“ w ciągu 39 godz. 32 min. — 1361 km. (z Chicago do Mont Morency w Kanadzie).

Dzięki temu świetnemu zwycięstwu, Polska po raz pierwszy zdobyła puhar Gordon'a-Bennett'a i na nasz Aeroklub naczelny spada obowiązek zorganizowania w roku przyszłym następnych, dwudziestychdrugich zawodów. Obok więc challenge'u samolotów turystycznych odbędą się w Polsce w roku 1934 drugie, wielkie, międzynarodowe zawody aeronautyczne, które możnaby bez przesady nazwać przez analogję „challenge'em balonowym“.

Zwycięstwo polskie w zawodach chicagoskich nie stanowiło wielkiej niespodzianki dla tych, którzy bacznie śledzili rozwój naszej aerostatyki i znali załogę „Kościuszki“. Baloniarstwo polskie rozwija się bardzo pomyślnie, choć, niestety, dotychczas jedynie wśród wojska. Od roku 1925 Departament Aeronautyki MSWojsk organizuje wspólnie z Komitetem Stołecznym L. O. P. P. zawody krajowe o puhar im. płk. Wańkowicza, b. szefa Deptm. Aeron. Konkurs ten stanowi doskonałą eliminację załóg, notując coraz lepsze wyszkolenie i zacięcie sportowe naszych aeronautów. Balony polskie brały już kilkakrotnie udział w zawodach zagranicznych a nawet w roku 1929 Polska organizowała międzynarodowy konkurs balonowy w Poznaniu, który zgromadził 7 zawodników. W zawodach o puhar Gordona-Bennett'a, które są najpoważniejszą a obecnie jedyną zarazem międzynarodową imprezą balonową, brali udział nasi zawodnicy poraz drugi. Pierwszy występ, w roku ubiegłym, dał bardzo ładny rezultat: na 16 konkurentów balony polskie zajęły czwarte i szóste miejsce.

Podobnie jak w challenge'u samolotów turystycznych, po raz pierwszy braliśmy udział na takim sprzęcie, jaki był, a więc nieprzystosowanym specjalnie do regulaminu zawodów; jednak na sprzęcie krajowym. Balon „Gdynia“, na którym lecieli triumfatorzy tegorocznych zawodów, był najmniejszym z pośród uczestniczących, mając zaledwie 1.200 m³ pojemności, gdy regulamin dozwalał na pojemność 2.200 m³. Do zawodów tegorocznych byliśmy już przygotowani. „Kościuszko“ stanowił ewolucję „Polonji“, biorącej udział w przeszłorocznych zawodach. Przy takiej samej, maksymalnej pojemności 2.200 m³ posiadał ciężar własny zredukowany o 160 kg. dzięki zastosowanym przez konstruktora, inż. Paczosę, ulepszeniom budowy.



Puhar im. Gordon'a-Bennett'a (ufundowany po raz trzeci).

Byliśmy pewni, że sportowcy tak wysokiej klasy, jak Hynek i Burzyński, odznaczający się wielką ambicją sportową, muszą na „Kościuszce“ przynieść zaszczyt polskim barwom. I nie omyliliśmy się. Nasi świetni aeronauci zwyciężyli groźnych amerykanów na ich ojczystej ziemi, zdobywając dla Polski najwyższą nagrodę w sporcie balonowym i przenosząc zawody znowu do Europy. Okoliczności towarzyszące lądowaniu balonu i późniejsza, 5-dniowa wędrówka naszych zawodników o głodzie i chłodzie w puszczy kanadyjskiej zaakcentowały mocno ich zwycięstwo i zjednały triumfatorom powszechną sympatję całego, interesującego się zawodami społeczeństwa.

Tak więc zdobycie puharu Bennett'a jest zwycięstwem dobrze zasłużonem; zwycięstwem tem większem, że odniesione zostało na balonie polskiej konstrukcji, wykonanym w kraju, w Wojskowych Warsztatach Balonowych w Jabłonnie, z krajowego materjału.

Zwycięstwo to dowodzi, że o prymat w przestworzach walczy Polska na wszystkich trzech frontach sportu lotniczego.

Historja zawodów

Zawody balonowe o puhar im. Gordona-Bennett'a są najstarszemi konkursami aeronautycznemi. Po raz pierwszy zorganizowane zostały przez p. James'a Gordona-Bennett'a, amerykanina, wydawcę „New York Herald'u“, w roku 1906 i od tej pory odbywają się corocznie z przerwą w latach wojny (1914—1919) oraz w r. 1931. Obecnie organizuje zawody państwo (aeroklub) zwycięskiej załogi a na cześć fundatora ustanowiony został puhar jego imienia.

Zwycięzcą zawodów jest ten, kto przeleci największą odległość w linji prostej od miejsca startu. Do zawodów dopuszczane są balony o maksymalnej pojemności 2.200 m³, napełnione jednakowym gazem nośnym (najczęściej gazem świetlnym). Żadne państwo nie może zgłosić więcej, niż 3 balony. O zdobyciu puharu na własność stanowi trzykrotne, kolejne zwycięstwo reprezentacji danego państwa.

Dotychczas zwycięstwa w zawodach o puhar im. Bennett'a odniosły następujące państwa:

Stany Zjednoczone	10 razy,
Belgja	5 „
Szwajcarja	2 „
Niemcy	2 „
Francja	1 raz,
Polska	1 „

Na własność puhar zdobyli: dwukrotnie amerykanie i raz belgowie, dzięki czemu obecnie puhar jest odnowiony po raz trzeci.

Historja zawodów balonowych o puhar im. Gordonna Bennett'a.

Nr. kolejny konkursu	Rok	Państwo organiz.	ZWYCIĘZCY		Ilość przebytych kilometrów
			Nazwisko pilota	Państwo	
1	1906	Francja	Lahm	St. Zjedn.	654
2	1907	St. Zjedn.	Erbsloh	Niemcy	1403
3	1908	Niemcy	Schaeck	Szwajcarja	550
4	1909	Szwajcarja	Mix	St. Zjedn.	1121
5	1910	St. Zjedn.	Hawley	St. Zjedn.	1884
6	1911	St. Zjedn.	Gerick	Niemcy	650
7	1912	Niemcy	Bienaimé	Francja	2190
8	1913	Francja	Upson	St. Zjedn.	1100
9	1920	St. Zjedn.	Demuyter	Belgja	1769
10	1921	Belgja	Ambruster	Szwajcarja	766
11	1922	Szwajcarja	Demuyter	Belgja	1372
12	1923	Belgja	Demuyter	Belgja	1155
13	1924	Belgja	Demuyter	Belgja	714
14	1925	Belgja	Veenstra	Belgja	1345
15	1926	Belgja	Orman	St. Zjedn.	861
16	1927	St. Zjedn.	Hill	St. Zjedn.	1199
17	1928	St. Zjedn.	Kepner--Earickson	St. Zjedn.	740
18	1929	St. Zjedn.	Orman — Cracken	St. Zjedn.	548
19	1930	St. Zjedn.		St. Zjedn.	
20	1932	Szwajcarja*)	Settle — Bushnell	St. Zjedn.	1536
21	1933	St. Zjedn.	Hynek—Burzyński	Polska	1361

*) Powinny odbyć się w Stanach Zjedn., które jednak zrezygnowały z organizowania zawodów

Zawody tegoroczne

W tegorocznych zawodach brało udział zaledwie 6 balonów (w ub. roku, w Bazylei — 16), a mianowicie: 2 amerykańskie i po jednym z Niemiec, Francji, Belgji i Polski. Tak mała ilość tłumaczy się tem, że zawody odbywały się w Ameryce. Start nastąpił z Chicago w dniu 2 września.

Nasza załoga wystartowała o godzinie 19 min. 16, lądując w Mont Morency dnia 4.IX. o godz. 10 min. 48 i przelatując 846 mil = 1.361,2 km. Według prowizorycznej klasyfikacji drugie miejsce zajął balon amerykański, pilotowany prze zwycięzcę zawodów przeszłorocznych, ppłk. Settle; trzecie zdobył również amerykanin, zwycięzca zawodów w r. 26 i 29 i drugiego miejsca w konkursie poprzednim, p. Orman. Pozostałe balony sklasyfikowały się w następującej kolejności: balon niemiecki, belgijski i francuski.

Na czele polskiej ekipy stał zastępca szefa Dep. Aeron. p. płk. T. Karpiński.

Nie mamy jeszcze dokładnych danych o przebiegu zawodów, to też tę część sprawozdania musimy odłożyć do powrotu naszych zawodników. Podajemy za to szereg interesujących danych dotyczących budowy balonów i ich wyekwipowania, które nam łaskawie użyczył p. inż. W. H. z Wojskowych Warsztatów Balonowych.

Zasady lotu i konstrukcja balonu wolnego

Lot balonem wolnym polega na umiejętności wykorzystania siły i kierunku prądów powietrza, które różnią się zależnie od położenia balonu. Zadanie swoje spełnia pilot balonowy przez odpowiednie pozbywanie się gazu i balastu. Musi on jeszcze w większym stopniu niż pilot samolotu znać meteorologję i orjentować się przed startem w warunkach atmosferycznych na różnych wysokościach.

Przy dobrem wykorzystaniu siły prądów powietrznych przeciętna szybkość lotu balonem wolnym wynosi od 35 do 75 km. na godz. a szybkość maksymalna przekroczyć może nawet 100 km.

Balon wolny posiada zazwyczaj kształt kulisty, o powloce wykonanej z bardzo wytrzymałej, przegumowanej tkaniny. Powłoka balonu pokryta jest siatką splecioną z linek konopnych. Do siatki przymocowana jest otwarta gondola kształtu kosza.

W górnej części balon posiada klapę, która służy do wypuszczania gazu, celem uzyskania zmiany wysokości położenia balolnu.

Poza tem balon posiada w górnej części odpowiednią warstwę powłoki, którą załoga zrywa przy lądowaniu (tuż nad ziemią) pociągnięciem sznura.

W dolnej części powłoki balon posiada tak zwany apendyks, o kształcie otwartej rury, wykonanej z takiego samego materjału, jak powłoka balonu. Apendyks spełnia w balonie funkcję wentyla bezpieczeństwa, przez który uchodzi na zewnątrz nadmiar gazu balonu, powstały wskutek rozszerzania się gazu pod wpływem temperatury.[1]) W czasie lotu balonu apendyks jest stale otwarty, gdyż w przeciwnym razie, wskutek ewentualnego nagrzania się balonu, ciśnienie gazu mogłoby wzrosnąć do tego stopnia, że powłoka balonu zostałaby uszkodzona [2]).

Przez otwarty apendyks przechodzą sznury od klapy balonu i warstwy powłoki przeznaczonej do zerwania.

Do wypełniania balonów stosuje się znane nam z chemji gazy lżejsze od powietrza: np. hel, wodór, gaz świetlny lub mieszanki gazu świetlnego i wodoru.

Z wymienionych wyżej gazów najlepszy jest wodór, jako gaz najlżejszy. Jednakże gaz ten, jako palny i wybuchowy, jest bardzo niebezpieczny w porównaniu z helem, który jest gazem niepalnym.

Ciężar gatunkowy wodoru = 0,089, gazu świetlnego od 0,490 do 0,570.[3])

Przy stosowaniu wodoru, siła podnośna przypadająca na 1 m^3 objętości balonu wynosi 1,1 kg; dla balonu napełnionego gazem świetlnym — około 0,7 kg.

Do gondoli balonu zabiera się, o ile możności, jak największy balast, w postaci worków z piaskiem. Balast ten jest potrzebny do zwiększania wysokości lotu, przez stopniowe wysypywanie piasku.

Balon jest tak zbudowany, że w razie pęknięcia powłoki, przy zamkniętym apendyksie i po wyrzuceniu balastu, powłoka balonu staje się spadochronem.

Balon „Kościuszko"

Balon „Kościuszko", zbudowany w Wojskowych Warsztatach Balonowych w Jabłonnie, na których czele stoi mjr. inż. S. Mazurek, posiada średnicę około 16 m. a pojemność 2.200 m^3. Długość apendyksu = 3 m. Tkanina tego balonu jest gumowana i ma wytrzymałość na rozerwanie minimum 45 kg. na pasek o 5 cm. bieżących. „Kościuszko" został wykonany do gazu świetlnego, z 16-krotnym spółczynnikiem bezpieczeństwa.

[1]) Wiemy z praw fizyki, że wzrost temperatury o 1^0C powoduje zwiększenie ciśnienia gazu o $^1/_{273}$ część pierwotnego.

[2]) Ze wzrostem wysokości ciśnienie atmosferyczne maleje, czyli nadciśnienie gazu w balonie, w stosunku do ciśnienia otaczającego powietrza rośnie, co także mogłoby być przyczyną przerwania powłoki balonu przy zamkniętym apendyksie.

[3]) Ciężar 1 m^3 powietrza w temperaturze 0^0 C i ciśnieniu 760 m/m słupa rtęci = 1,22 kg./m^3.

Przy napełnianiu balonu mieszanką wodoru i gazu świetlnego (po 50%), ciśnienie pozorne (nadciśnienie) przy biegunie balonu wynosi około 17 kg. na 1 m².

Siła podnośna przy użyciu podanej wyżej mieszanki wynosi około 2.000 kg. Ponieważ ciężar balonu z urządzeniem i z załogą wynosił ok. 600 kg., balast mógł ważyć około 1400 kg. (2000—600), t. j. składać się ze 140 worków piasku. Maksymalny pułap „Kościuszki" wynosi 9.500 m. nad poziom morza.

Załoga balonu była wyposażona w radjoodbiornik i kilka butli z tlenem do oddychania. Butle po wykorzystaniu tlenu były wyrzucane z balonu przy pomocy spadochroników, a tem samem pełniły funkcję korzystnego balastu.

Gondola balonu posiada urządzenie umożliwiające spanie jednej osobie z wyciągniętemi nogami na zewnątrz, przez odpowiedni otwór w gondoli. Poza tem gondola jest zaopatrzona w pływaki, by wrazie opuszczenia się balonu na wodę załoga nie utonęła. Przy przymusowem lądowaniu balonu na powierzchnię wody, załoga zamyka apendyks i balon — w zależności od siły i kierunku wiatru — staje się siłą ciągnącą gondolę. Załoga balonu „Kościuszko" dysponowała również zapasową łódką gumową, przytwierdzoną do gondoli.

5-y Krajowy Lotniczy Konkurs Turystyczny

5-ty K. L. K. T. — jak to powszechnie wiadomo — zawierał w porównaniu z poprzedniemi konkursami krajowemi L. O. P. P. wiele inowacyj. Przedewszystkiem miały to być zawody pilotów, nie jak dotychczas — samolotów. Różnice zachodzące między maszynami miały być wyrównane spółczynnikiem tak, aby wszyscy konkurenci mieli równe szanse zwycięstwa. W związku z tem zmieniona została nawet nazwa konkursu, mająca już swoją tradycję.

Konkurs tegoroczny posiadał ponad to wiele interesujących założeń regulaminowych i warunków, dotąd zupełnie w naszych konkursach nieznanych. Zupełnie nowy był też sposób nagradzania klubów uczestniczących w zawodach, wyrażający się w premjach za udział i za raid (od ilości kilometrów).

Dzięki tym licznym, przeważnie szczęśliwym i udanym inowacjom, 5-y K. L. K. T. stanowi poważny postęp w rozwoju naszych krajowych zawodów lotniczych, a jednocześnie bogate studjum dla komisyj sportowych, układających regulaminy lokalnych konkursów. Z wyników zawodów, tak oficjalnych jak i nieoficjalnych, — wynieśliśmy dużo wniosków. Doświadczenie jest tem większe, że prawie równocześnie z 5-ym K. L. K. T. odbywały się w Niemczech analogiczne zawody, t. zw. Deutschlandflug, które możemy porównywać z naszemi. O „Tour de France" nie wspominamy, gdyż był to raczej spacer turystyczny, niż konkurs pilotów.

Do konkursu zgłoszono początkowo 35 samolotów. Jeszcze przed rozpoczęciem zawodów wycofano 4; tak, że faktycznie zapisanych było 31. Rozpoczęło konkurs — 26, zaś ukończyło — 19 maszyn.

Na poszczególne kluby przypada:

	zgłosz.	stanęło	ukończ.
Warszawski	9	9	7
Krakowski	4	3	1
Lwowski	6	5	4
Poznański	3	2	1
Śląski	3	2	2
Wileński	2	2	2
Gdański	1	1	1
Lubelski	2	2	1
Bialski	1	0	0

Z pośród 7 samolotów, które odpadły: 1 — z powodu choroby pilota (p. Onoszko), 2 niezdolności do dalszych prób z powodu defektu silnika (p. Olszewska i p. Korbel), pozostałe zaś zostały uszkodzone podczas raidu i wycofane (pp. Martyniak, Kapuściński, Sołtykowski i Tyrała).

Zastanówmy się przedewszystkiem, czy spełnione zostało główne założenie konkursu, mianowicie czy regulamin zawodów dostatecznie ograniczał wpływ maszyny na wynik pilota. O zupełnej eliminacji mowy być nie może. Jest to w praktyce nieosiągalne. Chodzi więc tylko o większy lub mniejszy stopień ograniczenia tego wpływu. — Otóż różnice, zachodzące między poszczególnemi typami maszyn, nie zostały jeszcze w 5-ym K. L. K. T. usunięte wystarczająco. Przez wprowadzenie spółczynnika wyrównującego szybkość, została poważnie zneutralizowana przewaga maszyn szybkich. Ale, czy wyeliminowana zupełnie? — Nie. Bo jeśli nawet szybkość nie ma absolutnie żadnego wpływu na punktację, czy to znaczy, że szybkość maszyny wogóle żadnej roli nie odgrywa? Tak sądzić nie można. Pilot, przebywający swój etap dzienny w ciągu 5 godzin, nie będzie znajdował się w tych samych warunkach, co jego kolega, lecący na maszynie wolnej i przebywający z tego powodu tę samą trasę w czasie 8 godzin. Pierwszy ukończy lot wcześniej, będzie mniej zmęczony, w wypadku przeprowadzania naprawy będzie miał więcej czasu i t. p. Szybkość odgrywa poważną rolę, choć nie jest klasyfikowana. Znany rekordzista Hawks twierdzi nie bez słuszności, że ma ona zdecydowany wpływ nawet na bezpieczeństwo, gdyż przelot tej samej trasy wymaga mniej czasu, mniejszej ilości pracy silnika, a więc stwarza mniejsze ryzyko. Słusznie więc w Deutschlandflugu samoloty były podzielone na 3 klasy, zależnie od szybkości, i dla każdej klasy była inna trasa lotu okrężnego (dla maszyn wolniejszych — mniejsza). Nieuwzględnienie tego w naszym konkursie odbiło się poważnie na czystości głównego założenia konkursu.

Zresztą nietylko szybkość stwarza różnicę między maszynami. Kluby nasze posiadają sprzęt bardzo różny tak pod względem właściwości i wyczynów, jak i stanu zużycia. Toteż chcąc wyprowadzać z 5-go K. L. K. T. bezwzględne wnioski o wartości klasyfikowanych pilotów, musimy sobie zgóry ułożyć pewne poprawki do kursu, jaki nam wskazuje busola oficjalnej klasyfikacji.

Najwłaściwsze byłoby osobne sklasyfikowanie zawodników lecących na takich samych (względnie bliźniaczych) typach maszyn.

Przy tej klasyfikacji otrzymalibyśmy wynik następujący:

RWD—5.

1) Pronaszko — 1224 punkty, 2) Halewski — 1202, 3) Wysiekierski — 1197, 4) Chorzewski — 882 (0 za lądowanie, defekt silnika).

RWD—8.

1) Szarek — 1220, 2) Grzeszczyk — 1176.

RWD—4.

1) Hirszbandt — 1174, 2) Sikorzanka — 828.

PZL—5.

1) Latwis — 1184, 2) Chalupnik — 1110, 3) Giedroyć — 849, 4) Gaździk — 796, 5) Sopora — 693.

Inne maszyny były w jednym egzemplarzu.

Idąc dalej tym śladem, należy wyróżnić z pośród pilotów zajmujących pierwsze miejsce wśród zawodników na jednakowych maszynach — por. Latwisa, który z wyjątkiem próby lotu w obwodzie zamkniętym — we wszystkich pozostałych zdobył maksymalną ilość punktów.

Z pośród pilotów, którzy ukończyli raid ze 100%-ową regularnością, wyróżnić należy Grzeszczyka, gdyż posiadał on najmniejszy zapas szybkości (t. j. najmniejszą różnicę między szybkością maksymalną a zadeklarowaną).

Że dobroć maszyny niezawsze daje okazję pilotowi do wykazania swych zalet, możemy się przekonać porównując wyczyny zwycięzcy konkursu, por. Pronaszki, z wyczynami sklasyfikowanego na przedostatniem miejscu Jonikasa. Jeden i drugi pilot należy do czołowej klasy. Obaj odznaczają się dużą ambicją sportową. Pronaszko, lecąc na maszynie fabrycznej, dobrze przygotowanej, mając za posażera dobrego mechanika, nie miał okazji wykazać swoich wysokich walorów sportowych. Jonikas natomiast, lecący n. b. na samolocie najwolniejszym, zastępując właściwie kolegę i z tego powodu będąc zupełnie nieprzygotowanym do zawodów, — miał ciągłe tarapaty z maszyną, a co za tem idzie mnóstwo okazyj, będących sprawdzianem kwalifikacyj pilota sportowego. Tak więc konkurs stawiał zawodników w niejednakowych warunkach.

Szkoda, że konkurs pilotów nie uwzględnia przymusowych lądowań, a raczej startów. Nasi koledzy z mniej zamożnych klubów, posiadający gorszy sprzęt, mieliby w postaci kilkudziesięciu punktów słuszną nagrodę za ciężki los zawodnika, skazanego zgóry na zajęcie dalszych miejsc. Sądzimy, że tego rodzaju niedające się umieścić w klasyfikacji wyczyny, jak Chałupników i Jonikasa, powinna podkreślić w swoim oficjalnym protokóle komisja sportowa zawodów, aby nie zostały zapomniane.

5-y K. L. K. T. zawierał — naszem zdaniem — zamało prób, w których pilot może wykazać swoje zalety nietylko w zakresie umiejętnego pilotowania, lecz także we wszystkiem, czego wymaga się od pilota sportowego, zdanego tylko na siebie. To oczywiście komplikuje konkurs i jest trudne w naszych warunkach do przeprowadzenia; musimy zawsze oszczędzać sprzęt. Jednak już w przyszłych zawodach znajdą się, zapewne, konkurencje, które mieliśmy w Deutschlandflugu, jak lądowania nocne i polowe, lot grupowy i t. p. Może też który z klubów organizujących zawody lokalne wpadnie na dobry pomysł, jakby usatysfakcjonować wytrwałych i dzielnych zawodników, którym brak odpowiedniego sprzętu nie pozwala na zajęcie pierwszych miejsc.



Inż. W. Rychter informuje niestrudzenie publiczność o przebiegu konkursu.

Punktacja lotu okrężnego.

Kolejność klasyfikacji	Pilot	Szybkość obrana km/g.	Punkty karne na poszczególnych etapach								Razem punktów dodat.
			I Wilno	II Łuck	III Kraków	IV Warszawa	V Katowice	VI Poznań	VII Warszawa	Razem	
1	Pronaszko	169	—	—	—	—	—	—	—	—	600
2	Szarek	141	—	—	—	—	—	—	2	2	598
3	Drzewiecki	148	4	—	—	—	—	—	—	4	596
4	Halewski	160	2	—	—	—	2	—	—	4	596
5	Wysiekierski	167	1	—	1	—	—	—	—	2	598
6	Latwis	110	—	—	—	—	—	—	—	—	600
7	Grzeszczyk	144	—	—	—	—	—	—	—	—	600
8	Hirszbandt	148	—	—	—	—	4	—	—	4	596
9	Kołaczkowski	132	—	—	—	—	—	—	—	—	600
10	Rogalski	176	—	—	1	6	9	1	—	17	583
11	Kryński	118	1	6	—	42	3	6	—	58	542
12	Chałupnik	110	—	—	—	—	15	—	—	15	585
13	Suszyński	108	5	—	9	16	18	—	—	48	552
14	Chorzewski	164	—	—	—	—	100	50	—	150	450
15	Giedroyć	106	16	8	58	80	100	23	2	287	313
16	Sikorzanka	143	80	80	80	80	1	2	—	323	277
17	Gaździk	121	80	80	9	6	100	—	—	275	325
18	Jonikas	100	80	4	4	—	100	50	130	368	232
19	Sopora	118	—	80	13	80	100	4	32	309	291

Przechodząc do krytyki poszczególnych prób, należy odnośnie lądowania zauważyć, że raczej wynik średni dwóch prób dawał właściwe pojęcie o wartości pilota, niż wynik lepszy. Może trzebaby podnieść ilość lądowań do 3 — 4. Mieliśmy wypadki, że pilot za jednym razem rozgonił komisarzy na starcie i usiadł hen poza kołem, za innym zaś wylądował o kilka metrów od chorągiewki. Znani z dobrego lądowania piloci mieli oba wyniki podobne do siebie.

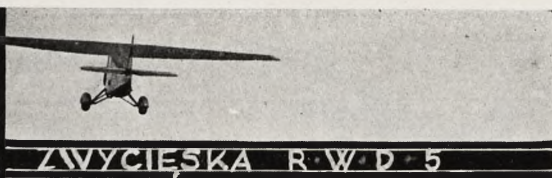
W porównaniu z identycznemi próbami na zawodach lubelskich, wileńskich i krakowskich, lot na orjentację był zbyt łatwy, co obniża powagę konkursu. O wiele właściwsze byłoby — naszem zdaniem — przeprowadzenie tej próby na trasie, podczas raidu.

Niewykonywanie tej próby w jednym dniu, miejscu i warunkach przez wszystkich zawodników może okazać się niesprawiedliwe. Weźmy przykład. Pilot warszawski musi zakończyć konkurs po przebyciu połowy raidu (powiedzmy — z powodu defektu motoru). Nie może on udać się do Poznania na próbę orjentacji. Ponieważ przeleciał obowiązkowe 1500 km. na raidzie ma prawo do sklasyfikowania. Pytanie, czy nieodbycie próby orjentacji zdyskwalifikuje go? Załóżmy nawet że nie, to i w tym wypadku będzie on skrzywdzony, gdyż można przypuszczać, że gdyby próbę odbywał

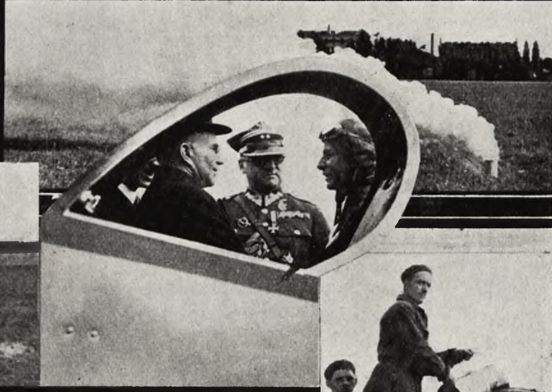
w Warszawie, przed raidem, wykonałby ją, otrzymując 100 czy mniej punktów, które poważnie zaważyłyby na klasyfikacji.

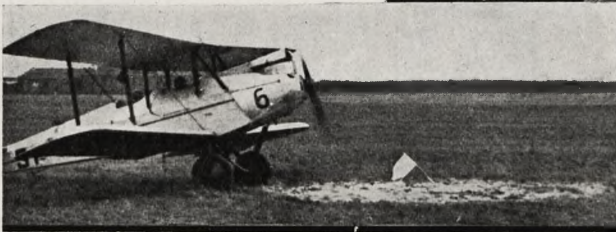
Pewne uwagi budziła celowość próby lotu w obwodzie zamkniętym. Sądząc ze wzoru, chodziło o nagrodzenie w tej próbie zawodnika, który obierze dla swojej maszyny szybkość średnią—najbliższą maksymalnej, a więc będzie leciał na raidzie z małym zapasem szybkości. Ponadto, zapewne, chodziło o okazję zadeklarowania tej szybkości

5 KLKT



ZWYCIĘSKA R·W·D·5





LATWIS LĄDUJE 2 m. OD ŚRODKA KOŁA

W·OLSZEWSKA





P·SIKORZANKA W ROZMOWIE Z P·GEISLEREM PREZ·A·KL. LWÓW

WŁADZE I GOŚCIE



i wykazanie orjentacji w warunkach konkursu. Przypuszczamy, że chodziło także o to, aby publiczność warszawska, interesująca się konkursem, miała na co popatrzeć. — Otóż, jeśli chodzi o ostatni wzgląd, to ponieważ lot w obwodzie nie premjował tym razem szybkości, lecz przeciwnie zawodnicy musieli ją redukować, aby uzyskać najdogodniejszą średnią, — próba ta wypadła dla publiczności zupełnie nieciekawie. Powtóre — o zadeklarowanej szybkości możnaby dowiedzieć się bezpośrednio od zawodnika, w dniu startu do lotu okrężnego. Mógłby on ją podać komisji pisemnie. Premję za mały zapas szybkości dałoby się ustalić teoretycznie.

OGÓLNA KLASYFIKACJA ZAWODNIKÓW 5 K. L. K. T.

Miejsce w og. klas.	Nr. konkursowy	ZAŁOGA: pilot i tow.	Klub	Płatowiec i silnik	Zdobyte punkty: Za lądowanie	Za lot w obw. zamk.	Za lot na orjent.	Za lot okrężny	Punkty karne za spóźn. przybycie	RAZEM
1	8	Por. Pronaszko Mieczysław . . Hański Wacław	Warsz.	RWD-5 Cirrus-Hermes IV	190	334	100	600	—	1224
2	19	Szarek Adam . . . . Pruszyński Józef	Lwow.	RWD-8 Cirrus-Hermes II B	190	332	100	598	—	1220
3	9	Inż. Drzewiecki Jerzy . . . . . Piaskowski Kazimierz	Warsz.	RWD-7 Genet	192	328	100	596	—	1216
4	5	Kpt. Halewski Tadeusz . . . . Drozdowski Tadeusz	Warsz.	RWD-5 Cirrus-Hermes II	182	324	100	596	—	1202
5	2	Wysiekierski Zbigniew . . . . Aleksandrowicz Antoni*). . . .	Warsz.	RWD-5 Cirrus-Hermes II	162	337	100	598	—	1197
6	6	Por. Latwis Stanisław . . . . . Przysiecki Eugenjusz	Warsz.	PZL-5 Cirus M III	196	288	100	600	—	1184
7	21	Inż. Grzeszczyk Szczepan . . . . Polny Włodzimierz	Lwow.	RWD-8 Gipsy III	138	338	100	600	—	1176
8	3	Kpt. Hirszbandt Robert . . . . Kocjan Antoni	Warsz.	RWD-4 Gipsy II	164	314	100	596	—	1174
9	23	Ppor. Kołaczkowski Wojciech . . Waroczewski Jan	Lub.	LKL-5 Warner-Scarab	138	309	100	600	—	1147
10	10	Inż. Rogalski Stanisław . . . . Inż. Wędrychowski Jerzy . . .	Warsz.	RWD-6 Genet Major	108	326	100	583	—	1117
11	32	Por. Kryński Stefan . . . . . . Jereczek Edmund	Gd.	MN-4 Cirus M III	184	290	100	542	—	1116
12	14	Chałupnik Wiktor . . . . . . Chałupnik Kazimierz	Krak.	PZL-5 Gipsy I	140	285	100	585	—	1110
13	30	Suszyński Edward . . . . . . Głowacki Tadeusz	Pozn.	RWD-2 Salmson	0	293	100	552	—	945
14	16	Chorzewski Kazimierz . . . . . May Ładysław	Lwow.	RWD-5 Cirrus-Hermes II	0	332	100	450	—	882
15	34	Giedroyć Wiktor . . . . . . Nartowicz Roman	Wil.	PZL-5 Cirrus M III	178	278	100	313	20	849
16	18	Sikorzanka Danuta . . . . . . Łopatniuk Bolesław	Lwow.	RWD-4 Cirrus-Hermes	146	305	100	277	—	828
17	28	Por. Gaździk Jan . . . . Gawęda Adam	Śląski	PZL-5 Gipsy I	114	307	50	325	—	796
18	33	Jonikas Mieczysław . . . . . Podziunas Ryszard	Wil.	MN-5 Genet	184	287	100	232	20	783
19	26	Sopora Ewald . . . . Murłowski Stanisław	Śląski	PZL-5 Gipsy I	0	301	100	291	—	692
		NIEKLASYFIKOWANI								
—	13	Tyrala Tadeusz . . . . Włodarczyk Bronisław	Krak.	S-I Cirus M III	190	306	100	0	—	—
—	1	Onoszko Aleksander . . . . . Kalpas Roland	Warsz.	JD-2 bis Genet	172	285	—	—	—	—
—	12	Sołtykowski Jan . . . . Kubiczek Marceli	Krak.	RWD-4 Cirrus-Hermes	94	324	18	0	—	—
—	24	Martyniak Zygmunt . . . . . Kinel Zygmunt	Lub.	LKL-4 Cirrus M 4	72	309	100	0	20	—
—	4	Korbel Władysław	Warsz.	RWD-2 Salmson	58	310	—	0	—	—
—	29	Dr. Kapuściński Feliks . . . . Zaleski Bohdan	Pozn.	RWD-4 Cirrus-Hermes	46	305	100	0	—	—
—	17	Olszewska Wanda . . . . . . Kmieć Marjan	Lwow.	RWD-4 Cirrus-Hermes	58	—	—	—	—	—

*) W pierwszej części konkursu— Maciejewski Juljan.

Zupełnie dobrym okazał się sposób określania regularności raidu przez notowanie czasu startu. Szkoda tylko, że regulamin nie normował dostatecznie ściśle sprawy zaopatrzenia w benzynę. Dało to bowiem niektórym zawodnikom powód do świadomego przedłużania sobie czasu startu przez zadeklarowanie częstego zaopatrywania się w paliwo. Możnaby to uważać za premję dla dobrze orjentujących się w regulaminie, gdyby nie dawało to zawielkich korzyści.

Należy poza tem zastanowić się nad wyborem trasy raidu. Władze sportowe, układające regulamin konkursów krajowych, były zawsze skrępowane życzeniem fundatora zawodów, aby samoloty uczestniczące w raidzie docierały do zakątków Polski i niosły propagandę. Trzeba jednak wziąć pod uwagę, że lot rozpoczyna się bardzo rano i przeważnie już w południe kończy się, a więc publiczność na wielu lotniskach nie ma możności oglądania zawodników. W tych warunkach korzyść propagandowa jest nikła i dałaby się osiągnąć w inny sposób (np. zwykle, stałe premje L. O. P. P. dla klubów, których samoloty lądować bę-

R·W·D·4



P·Z·L·5 · M·N·5



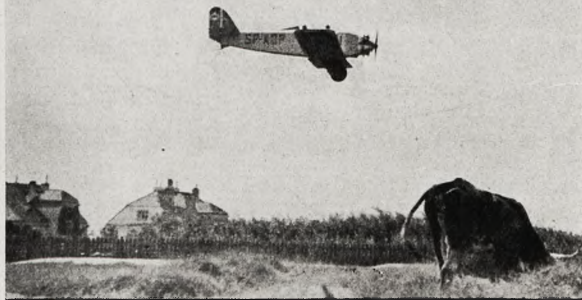




L·K·L·NA TRASIE LOT·OKR·



Por. J·ORŁOWSKI WYPVSZCZA RWD5



JD-2

RWD5 NA PROBIE LOTV W OBW. ZAMKN



dą w określonym czasie na danem lotnisku) — a konkurs często na tem cierpi (zły stan lotniska, trasa blisko granicy państwa i t. p.).

5-y K. L. K. T. pozwolił nam zorjentować się nietylko w wartości poszczególnych pilotów, lecz także — i może przedewszystkiem — zapoznał nas ze stanem wyszkolenia i sprzętu w poszczególnych klubach. W konkursie poraz pierwszy wystąpiły wyraźnie ekipy. Wnioski, jakie można było wyciągnąć z obserwacji zespołów klubowych, stwierdzają, że różnice między naszemi klubami są znaczne i wskazują one już na pewne stałe właściwości środowisk.

Na zakończenie należy jeszcze podkreślić bardzo właściwy — naszem zdaniem — sposób nagradzania klubów przez premjowanie udziału i klasyfikacji w konkursie. Szkoda tylko, że nagrody były małe. Jakże skromnie wygląda pierwsza nagroda w naszym konkursie — 4.000 zł. — wobec 10.000 mk. niem. (prawie 21 tys. zł.) oraz nowoczesnego samolotu — w Deutschlandflugu.

Konkurs przeprowadzony był bardzo sprężyście, objektywnie i dokładnie, co jest w wysokim stopniu zasługą kierownika zawodów, którym był i tym razem p. ppłk. Kwieciński. Kontrolę sportową przeprowadzali fachowo inżynierowie Instytutu Badań Technicznych Lotnictwa, na czele z pp. ppłk. Krzyczkowskim i inż. W. Challier. W przyszłości trzeba będzie pomyśleć, aby również stanowiska komisarzy lotniskowych na trasie lotu okrężnego obsadzać fachowcami, a w każdym bądź razie ludźmi z klubów lotniczych, którzy znajdowali się w warunkach zawodnika. Tacy o wiele sprawniej i z większem zrozumieniem wykonywać będą bardzo odpowiedzialne stanowiska komisarzy sportowych.

Należy jeszcze na koniec podkreślić dużą dyscyplinę sportową zawodników. Sport lotniczy może być i pod tym względem wzorem dla innych.

ROZDZIAŁ NAGRÓD POZAREGULAMINOWYCH.

I. *Przechodnie.*

1) Nagroda Pana Ministra Komunikacji — puhar dla klubu zwycięskiego pilota — zdobył por. Pronaszko dla Aeroklubu Warszawskiego, który zdobywa puhar ten po raz trzeci, a tem samem na własność.

2) Nagrodę Zrzeszenia Polskich Przemysłowców Lotniczych — statuetka dla klubu najlepszego pilota na samolocie fabrycznym — por. Latwis dla A. W.

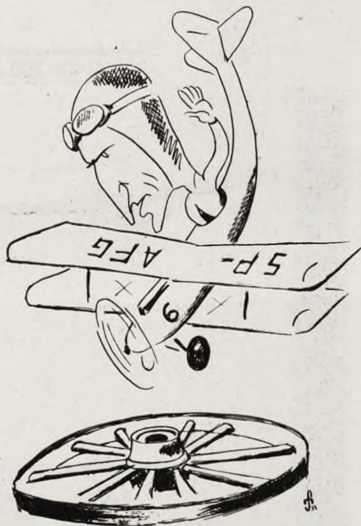
3) Nagroda pil. Woyny — puhar dla klubu zwycięzcy — por. Pronaszko dla A. W. (na własność).

4) Puhar im. ś. p. pil. Karola Trzetrzewińskiego, ufundowany przez A. W., dla najlepszego pilota wyszkolonego w klubie, zdobył pil. Szarek, dla A. L.

5) Nagrodę pracowników Warsztatów Sekcji Lotniczej (obecnie DWL) — model samolotu RWD-4 dla klubu pasażera zwycięskiego pilota — zdobył p. Hański dla A. W.

II. *Ufundowane na 5 KLKT.*

1 — 4 nagrody Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej — kostki pamiątkowe dla zwycięskiej załogi, pilota sklasyfikowanego na 2-im miejscu i najlepszej pilotki — zdobyli: por. Pronaszko, p. Hański, p. Szarek i p. Sikorzanka.



Por. Latwis ląduje w koło.

5) Nagroda Woj. Kom. Kol. LOPP w Wilnie dla klubu za najlepszy wynik średni w rajdzie — 300 zł. — Aeroklub Gdański.

6) Nagroda Kom. Woj. LOPP. w Wilnie — 200 zł. — za najlepszy wynik średni w klas. ogólnej — Aeroklub Gdański .

7) Nagroda p. Wojewody Świderskiego — przedmiot — za wynik jak w pkt. 6 — zdobył Aeroklub Gdański.

8) Nagroda Kom. Pow. LOPP. w Baranowiczach — papierośnica srebrna za odcinek lotu Warszawa — Baranowicze — por. Pronaszko.

9) Nagroda Komitetu Przyjęcia Lotników w Baranowiczach — zegar w alabastrze na biurko dla zwycięzcy w rajdzie — por. Pronaszko.

10) Nagroda Kom. Woj. LOPP. w Lublinie — 200 zł. dla klubu za odc. lotu Warszawa — Lublin — dla Aeroklubu Warszawskiego por. Pronaszko.

11) Nagroda Kom. Woj. LOPP. w Kielcach — 200 zł. dla zwycięzcy w rajdzie — por. Pronaszko.

12) Nagroda Vacuum Oil Company S. A. — puhar dla klubu, którego pilot uzyska najlepszy wynik ogólny przy użyciu smarów Gargoyle Mobiloil — puhar — dla Aeroklubu Lwowskiego pil. Szarek.

13) Nagroda Vacuum Oil Company S. A. — zegar dla pasażera pil., jak w pkt. 12 — p. Pruszyński.

14) Nagroda Prasy Polskiej S. A. (Kurjera Czerwonego) dla najlepszego pilota warszawskiego — neseser — por. Pronaszko.

15) Nagroda Polskich Linji Lotniczych Lot dla pilotki — p. Sikorzanka.

16) Nagroda Kom. Woj. LOPP. w Łodzi — 100 zł. dla najlepszego pilota stającego po raz pierwszy do konkursu krajowego — p. Szarek.

17) Nagroda Kom. Pow. LOPP. w Sandomierzu — 50 zł. dla najlepszego pilota z pośród niezdobywających nagrody — p. Jonikas.

PREMJE ZARZĄDU GŁÓWNEGO L. O. P. P., PRZEWIDZIANE W § 28 REG.

Aeroklub Warszawski — 3.585 zł.
Doświadczalne Warsztaty Lotnicze — 2.668,50 zł.
Aeroklub Krakowski — 877,50 zł.
Aeroklub Lwowski — 2.887,50 zł.
Lubelski Klub Lotniczy — 900,00 zł.
Aeroklub Śląski — 925,50 zł.
Aeroklub Poznański — 826,50 zł.
Aeroklub Gdański — 813,00 zł.
Aeroklub Wileński — 816,00 zł.

NAGRODY ZARZĄDU GŁÓWNEGO L. O. P. P., PRZEWIDZIANE W § 29 REG. DLA CZŁONKÓW ZAŁÓG.

Za próbę A — lądowanie w kole (nagrody dla pilotów)

I—300 zł. — por. Latwis Stanisław.
II—200 zł. — inż. Drzewiecki Jerzy.

Za próbę B — lot w obwodzie zamkniętym (nagrody dla pilotów).

I—200 zł. — inż. Grzeszczyk Szczepan.
II—100 zł. — Wysiekierski Zbigniew.

Za próbę D — lot okrężny (nagrody dla załóg).

I—600 zł. — por. Pronaszko Mieczysław, Hański Wacław.
II—400 zł. — por. Latwis Stanisław, Przysiecki Eugenjusz.
III—200 zł. — inż. Grzeszczyk Szczepan, Polny Włodzimierz.

Stanisław Latwis

5-y K. L. K. T. z punktu widzenia zawodnika

„Lecieć, a nie dać się mijać".

W końcu dobraliśmy się: samolot, mój obserwator i ja. Zdając sobie sprawę, że oprócz tak ważnego czynnika w lotnictwie — szczęścia, — tylko bardzo staranne przygotowanie się załogi przed lotem może zapewnić nam zwycięstwo, przystąpiliśmy do gruntownej analizy regulaminu zawodów, gdyż — jak później stwierdziliśmy — złe interpretowanie lub mała znajomość drogo kosztowała nieuświadomionych w tem zawodników. Zawiązujemy ciche trójprzymierze: my, nieoceniony Korbel, i wiecznie zmienny, jak kobieta, w doborze towarzyszy — Onoszko. Szczerze i serdecznie pomagamy sobie wzajemnie. W wolnych chwilach tkwiliśmy w hangarze, gdzie rozłożona na „czynniki pierwsze" — montowała się nasza maszyna. Spieszyliśmy się. Zaledwie parę dni dzieliło nas od pierwszej próby. Nad nami uwijały się kolorowe „4-ki" i „5-ki". Intensywnie trenowano lądowania na punkt, kiedy któregoś wieczora malowaliśmy własnoręcznie regulaminowe SP — AFG na starem, nieco zmurszałem płótnie naszych skrzydeł. Następnego wieczora oblatałem maszynę; w piątek zrobiliśmy kilka lotów (pomiar szybkości na bazie, lądowanie na punkt), a w sobotę, już jako stara, wylatana załoga — staliśmy przy naszej lśniącej od mokrego jeszcze lakieru maszynie, w wyciągniętym szeregu, obok dumnych, rasowych RWD, na małych nadętych kółkach, uzbrojonych w hamulce. Mimo, że były zgłoszone dwie, na początku była jedna kobieta. Przyleciała, wylądowała — normalnie, jak każdy z nas — postawiła swoją nieco zieloną maszynę obok naszych, jak tego wymagał regulamin: dn. 2.IX, godz. 12.

Wszystko było już gotowe, miał właśnie przyjechać pan minister, kiedy zrobiło się zamieszanie. Lwowiacy biegli kupą w kierunku startu. — „Wanda, Wanda" — podawano z ust do ust. Usiadłszy nieco z bocznym wiatrem, rolowała p. Wanda pospiesznie ku nam. A wtedy drgnął tłum: z maszyny wysiadł ktoś w kombinezonie, z okrutnie zachlapaną twarzą.—„Wanda, Wanda" — nie przestawali krzyczeć lwowiacy. Jak się okazało, nawalił silnik; trzeba było siadać, no i panienka się spóźniła.

Otwarcie zawodów: pan minister, dyr. Filipowicz, oba aerokluby, kilku reporterów, goście. Następnie plombowanie maszyn, losowanie kolejności startów. Odprawa zawodników — kończy pierwszy dzień.

Próba I. Startujemy jako Nr. 11. Mamy czas. Obserwujemy lądowania innych. W tej konkurencji mamy (pomijając hamulce) równe szanse. Najbardziej obawialiśmy się „hamowanej konkurencji". — „że też hamulce nie są handicapowane" — martwił się niejeden z zawodników, widząc na podwoziu innych maszyn zwisające bowdeny. Jak się jednak okazało, nie pomagały one specjalnie. Może zbyt im ufano. To też najgroźniejsi byli „niepohamowani" w swoich wybiegach. Pomijając indywidualne zdolności maszyn do siadania, oraz klasę pilota, lądowanie bez hamulców w granicy kilku metrów jest przypadkiem. — Jak np. teraz. Ląduje maszyna. Wpada z szusem na uciekających w popłochu sędziów (a fe, Panie!), aby w następnej rundzie usiąść przy chorągiewce.

Danusia usiadła ładnie, za co, oprócz zarobionych punktów, otrzymała brawa. Bardzo wysoką klasę wykazał Drzewiecki, lądując zawsze przy chorągiewce na RWD-7, maszynie o wiele trudniejszej w lądowaniu od naszych PZL-i, czy innych MN.

Moim groźnym rywalem miał być Jonikas. Właśnie leci wielomiejscowy i wielopiętrowy czerwony gmach. Jednak — jak się okazało — bogowie nie byli łaskawi od początku dla czerwonego koloru.

Ze zmiennem szczęściem, nasi poprzednicy usiłują zbliżyć się do punktu: 8, 12, 100 metrów — jak komu sądzono.

Na 200 mtr. były chmury. Przez ich wilgotne strzępy widziałem na lotnisku białe koło, z małą, łatwo wywrotną (jak twierdził komisarz) chorągiewką. Kilka esów, ślizg w lewo, w prawo. Zatrzymujemy się 12 mtr. przed chorągiewką. Jeszcze raz lądujemy. — Hop! — toczymy się prosto na punkt, który w miarę zbliżania się rośnie, rośnie. Czuję, że przesmarujemy, (gdybyż mieć hamulce!). — „Kontakt!" — krzyknął mój obserwator w chwili, kiedy trącona podwoziem chorągiewka wywracała się. — Dwa metry. — „All right! — ale mogłeś wcześniej wyłączyć". — „Ale ty możesz za to prędzej śmigło zakręcić. Wyłaź!".

Próba II. Szybkość średnia. Tu musieliśmy się dobrze zastanowić. Zakładając bowiem szybkość mniejszą, odrazu spychaliśmy się na dalsze miejsce. Lecąc zaś z większą, moglibyśmy nie osiągnąć pełnej regularności. A więc, za radą Arystotelesa, wybraliśmy złoty środek. Zakładamy 110 km/godz. Sprawdzamy kilkakrotnie obliczenia: zgadza się.

W tej konkurencji musimy wykazać się dużem wyczuciem i intuicją. — Lecimy. Wszyscy nas mijają; my — tylko punkty kontrolne: Warszawa, Falenty, Piaseczno. Mijając Warszawę, spostrzegliśmy na lotnisku stojącą RWD—4. Koło silnika coś grzebią, pewnie nawalił. Poznajemy maszynę. — „Wanda, Wanda...". Jak się okazało, był to defekt magneta, który nie dał się w porę usunąć i zmusił naszą miłą koleżankę do wycofania się z zawodów.

Obserwator ze sztoperem w ręku sprawdza czas, jak zaś reguluję szybkość. — „Wolniej, wolniej"— słyszę. Orjentujemy się, że założona szybkość jest może krzywdzącą dla naszej pościgówki.

Okrążenie trzecie—Falenty: 63'28".— „Wolniej!" — słyszę znowu. Maszyny szybsze siedzą już na lotnisku. — „Takiemu dobrze — myślę—odwali szybko swój etap i może spać. A biedakowi zawsze wiatr w oczy wieje". — Mijamy przechodzącą obok ulewę. Po skrzydłach naszej „Piątki" spływają duże krople wody. Więc może zwiększyć średnią do 115? — „Daj spokój, nie wyrobimy".

Okrążenie 5-te. Piaseczno — 1 h 10' 22". — „Jeszcze wolniej". — Więc może rzeczywiście zwiększyć — kusi mnie z kolei Przysiecki. Ale już widać metę. — „Trochę szybciej — słyszę — czołowy wiatr". — Zgodnie z dewizą, wypisaną na kadłubie: „Spiesz powoli"— zostajemy przy założonej szybkości.

Finisz: 50", 40", 30"... Już!—Wypadło 109.6, zaokrąglono nam jednak do 110. Z pierwszego odjechaliśmy sa ósme miejsce. Bez naszej winy. Kiedy szliśmy przez lotnisko do domu, przez megafon podawano do ogólnej wiadomości to, co dotychczas było ukrywane między zawodnikami: ich szybkości średnie. — Ukrywane, bo nawet dwie takie same maszyny mogą lecieć przecież z kilkokilometrową różnicą szybkości. Co, jeżeli chodzi o regulamin: V — szybkość — jest w liczniku; zaś w locie — to mały ruch manetki od gazu. A silnik? To zależy od interesu użytkownika. Np. fabrykę stać na to:

niech drze. Więc, jeśli mój konkurent da 160, — biję go zakładając 167.

„A może rzeczywiście zamało założyliśmy" — spytałem Przysieckiego żegnając się.

Próba IV. Lot okrężny. W tej próbie niewszystko zależy od pilota. Załoga to 30%, warunki meteorologiczne 20%, zaś 50% powodzenia — to siła wyższa. Bo cóż może uczynić nawet najlepszy pilot, gdy mu po starcie wymontuje się silnik, stanie decha na trasie, lub motor w czas nie zaskoczy? Mamy przykłady: Sołtykowski gubi po starcie silnik, rozbija maszynę, przepłacając to ranami. — Olszewska wycofuje się z zawodów z powodu defektu magneta. Chorzewski — czyż to jego wina — musi w Łodzi zmieniać głowicę.— Szkoda, był bardzo groźny. A Jonikas? — O nim dalej; tu zamało miejsca... Jest on prawdziwym bohaterem konkursu.

Są jednak i trochę winni, bo lądując na dużem, ładnem lotnisku.. — Coprawda był płotek.

Wszystko gotowe. Czarny ołówek drąży na mapie kurs. Cienka linijka przecina zagmatwaną siatkę ziemskich środków lokomocji: czarną drabinkę kolei, czerwone szosy, drogi, dróżki, niebieskie wstęgi wód. Ołówek nie zna przeszkód; rozcina strzępy lasów, mija zwycięsko góry, osiedla, miasta, zatrzymuje się na chwilę koło spotkanego południka, pyta o kurs, i znów zwycięsko sunie naprzód.

Znacznie wolniej, lecz równie zwycięsko, przesuwa się pod nami cień samolotu, mały, śmieszny. Choć lecimy równo, on w dole dziwne rzeczy wyczynia: skacze przez przeszkody, maleje, gubi się w szczelinach górskich, lub, wypadłszy na równinę, — pełznie, jakby związany z nami. Lecimy. Kursu naszego nie strzeże już drewniana linijka. Okągła, kapryśna, lub czasem senna „róża wiatrów" busoli wskazuje nam nasz cel. Chwilami zawieje w twarz ciepły, wilgotny wiatr, zmniejszając naszą szybkość, lub, zmieszany z zimnym prądem północy, zaciąga mgłą i burzami horyzont. Jakby się nas wstydziła, stara ziemia zasłania swoją pomarszczoną twarz białym welonem mgieł, a jej dziwnie powyginane linje magnetycznych sił mylą nasz kurs.

Jednak i w locie okrężnym są okazje dla pilota do pokazania co umie. Mocne nerwy, połączone z rozwagą i pewną dozą ryzyka, zacięcia sportowego — pozwolą mu nie zboczyć z kursu przed „czołem burzy", mgłą lub śnieżycą. A wtedy zostawi innych ztyłu.

To też z tych, czy innych powodów odpadali zawodnicy. W Białej został jedyny w zawodach samotnik Korbel— „sam sobie sterem, żeglarzem, okrętem". — „Nie będzie Salmson pluć mnie w twarz" — powiedział ściskając nam łapy, i wrócił do Warszawy.

Jeżeli ślepa kiszka jest siłą wyższą, to z powodu jej odpadł Onoszko. Bardzo żałujemy „Adepci" *).

Lądując w Grodnie, zastaliśmy „popa". To Danusia Sikorzanka. Podobno było już dobrze, rolowała, a tu podwiało. Maszyna podparła się skrzydełkiem. Poszło trochę czasu, trochę kleju, trochę karnych punkcików. Ale pilotka nie dała za wygraną, dopędzając nas w Poznaniu. — „Danusia, Danusia" — wołali tym razem lwowiacy.

Jednak dokładne, bardzo staranne przygotowanie (co zależy bezwarunkowo od załogi) powinno zapewnić możność utrzymania kursu.

Na trasie Mołodeczno—Baranowicze—Łuck pogoda była zła. Przelotne deszcze, mgły i do tego teren trudny do orjentacji. Dało się to we znaki szczególnie maszynom wolnym, które musiały etap ten robić dość późno, u schyłku dnia, w pogodzie, która się wyraźnie pogorszyła. Tem należy tłumaczyć zbłądzenie i lądowanie zagranicą krakowskiej trzynastki (Tyrala i Włodarczyk).

Podobnie było z przylotem do Warszawy (na półfinale).



Zwycięska załoga, por. Pronaszko i p. Hański (5-y i 6-y) w towarzystwie kpt. Skarżyńskiego i konstruktorów RWD-5 (Inż. inż. Drzewiecki Rogalski i Wędrychowski).

W Wilnie podwiało Suszyńskiego. Widzimy jak rozkraczyła się na starcie „dwójeczka". Nawet rolować jej trudno.

Kiedyindziej widzimy znajomą maszynę. Szła prawie prostopadle do kursu. — „Zna pewnie jakąś krótszą drogę — pomyślałem, dając prawą nogę — jest w swojej parafji". — „Gdzie?!" — ryknął Przysiecki do aviofonu.—Zostaliśmy się przy loksodromie. Jak się okazało, pilot „pobłądził", do czego się, zresztą, szczerze w Łucku przyznał. Lubię takich. Ma swój kierunek w życiu. Nie jak inni, co czepiają się ogona i lecą za nami ztyłu. Jakby to i Przysiecki był nieomylny.

Kto latał, wie jak łatwo stracić kurs i, zwłaszcza w złych warunkach atmosferyczno-terenowych, zabłądzić.

*) SP-ADP—stąd „Adepcia". SP-AFK —„Ewcia" i t. p.

Maszyny szybkie były już o dobre kilka godzin wcześniej na lotnisku, kiedy my dolatywaliśmy. Wiatr czołowy wzmógł się, zaciągając trasę burzami i deszczami. Mając małą szybkość, trudno te (często miejscowe) burze omijać. Znając okolice Warszawy, wielokrotnie przebijaliśmy się poomacku. Za to por. Kryński, nieznając dojść do Warszawy, musiał przeczekać burzę na przygodnem polu. A to kosztuje.

A teraz à propos mgły. W Łodzi, a raczej między Łodzią a Pabjanicami, była mgła. Lotniska nie widać. Zresztą pogoda ładna. W kilkokilometrowej przestrzeni kręcą się maszyny. Mgła gęsta, brak „okien". Jedynym drogowskazem może być tor, obok którego leży lotnisko (oczywiście trzeba je znać na pamięć). Łapiemy tor i dajemy nura. Natychmiast jednak uciekamy. Niema mowy o locie. Za nami próbuje Pronaszko. Za chwilę widzimy,

jak ostrym wirażem wypada z mgły. Następny idzie Drzewiecki. Napróżno. Mimo, że horyzont od strony odwietrznej jest zaciągnięty, słońce robi swoje. Mgła musi się unieść; za 30, może 40 minut. Ale my czekać nie możemy. Mając przed sobą duży etap (280 km)—

VI MIEJSCE

POR. S. ŁATWIS i E. PRZYSIECKI



BRACIA K. i W. CHAŁUPNICY



V MIEJSCE IV MIEJSCE

Z. WYSIEKIERSKI KPT. T. HALEWSKI



INŻ. J. GRZESZCZYK i W. POLNY

i już przeszło godzinny lot, nie mogąc liczyć na benzynę w Łodzi, musimy siadać. Lądujemy na polu. Dzwonimy do komisarza. Lotnisko zamknięte. Czekamy, podczas kiedy inne maszyny krążą, szukając sposobności, które w końcu znalazły się *). Później mgła zrzedła i już zależało poprostu od sprytu pilota,

*) Mimo zamglenia, usiedli na lotnisku, nie lądując na polu, piloci następujący: Wysiekierski, Hirszbandt, Chałupnik, Suszyński. — Przyp. Red.

III MIEJSCE

INŻ. J. DRZEWIECKI i K. PIASKOWSKI



II MIEJSCE

A. SZAREK i E. PRUSZYŃSKI



KPT. R. HIRSZBANDT



POR. M. PRONASZKO P. W. HAŃSKI

I MIEJSCE

INŻ. S. ROGALSKI i J. WĘDRYCHOWSKI

żeby znaleźć sobie takie miejsce i sposób, żeby na lotnisko trafić, — choć często z pewnym ryzykiem. Tak usiadł Drzewiecki, który, wylądowawszy o 1 km od lotniska, ustawiwszy maszynę w kierunku lotniska—dał nura przez mgłę.

My siedzimy daleko od lotniska i telefonu; jest z nami Chorzewski i Szarek. Jak tylko lotnisko zostało otwarte, polecieliśmy tam. — Łódź wywołała ogromną dyskusję i dużo niezadowolenia. Są zwolennicy i przeciwnicy neutralizacji czasu—jak komu wygodniej.

A teraz prawdziwi bohaterowie. W Zamościu lotnisko było wyznaczone na niewłaściwem miejscu. Chałupnicy, przy starcie na brózdach i kretowiskach, uszkodzili podwozie. Brat Kazimierz w powietrzu włazi na skrzydło i widzi, że urwane koło wisi na zastrzale. Chce coś zrobić, ale nie udaje mu się. Więc, po wyrzuceniu baniek z benzyną, lądują, już na właściwym terenie. W porządku. Nawet skrzydła nie podłamali. Wycinają potrzebne rury z kupionego starego roweru, spawają golenie. Podwozie jest nieco spaczone, ale startować można.

Brat Wiktor da radę.

Lądowaliśmy w chwili, kiedy majstrowali coś przy podwoziu. Trzeba być zawodnikiem, żeby wiedzieć, jak jest czas drogi w takim wypadku. I tu Chałupnicy wykazali się prawdziwem wyrobieniem sportowem. Jeden z nich podbiegł do nas, ostrzegł, potrzymał za skrzydło, ustawił pod wiatr. Aż mnie przykro było za moje 200 punktów więcej.

Lecieli na silniku, który miał przeszło 600 godzin i nawalał. Na końcowych etapach często musieli siadać. Doraźnie załatwiali się z zaworami i lecieli dalej. Nawet bez punktów karnych. To też ucieszyliśmy się, kiedy w Katowicach na niespodziewanym noclegu spotkaliśmy się. A choć często, prosto i otwarcie życzyli nam połamania karku, zawsze cechowało ich rycerskie koleżeństwo. Dawali nam różne rady, narzędzia lub benzynę do zapuszczania silnika.

Taki nastrój cechował specjalnie maszyny słabe, które niejako tworzyły oddzielną grupę. I choć walczyły jak lwy między sobą, nie psuło to atmosfery naprawdę sportowej.

Kiedy lądowała ostatnia maszyna z wolnych, na krańcowem lotnisku, była długa przerwa, a potem — przylatywał Jonikas z Podziunasem. Budzili zawsze sensację. Otaczaliśmy ich, a oni „pojaśniali" jak i co było. A były rzeczy niebylejakie. Dolatując do Warszawy, stanęło śmigło; wylądowali więc na ulicy. Kiedyindziej pękła rurka benzynowa — przymusowe lądowanie w lesie. Maszyna w porządku. Usuwają defekt. Ale jak tu startować? Pnie, karcze, drzewa. — Albo lecą dalej na sklejonem, pozbijanem gwoździkami śmigle. Znów nawala, — znów lądowanie. Z Poznania do Płocka — 6 lądowań, nieraz w bardzo trudnych warunkach. — „W tym lesie myślałem, że już nie wyjdę" — opowiada. Jednak wyszedł i doleciał. — Wytrzymać tyle, nie załamać się, nie rozbić maszyny, lecieć — trzeba być więcej, niż dobrym pilotem.

Jeżeli chodzi o konkurs pilotów, to poprostu w locie okrężnym nie każdy z nas miał okazję do pokazania klasy. Bo przecie, jeżeli silnik się kręci, maszyna dobra, warunki jakie takie, — czyja zasługa, jeżeli pilot odwala etapy w porządku? Dopiero złe, trudne warunki, przymusowe lądowania, kraksy eliminują prawdziwych pilotów. Tam, prócz umiejętności wylądowania, można pokazać prawdziwy hart ducha i niezłomną wolę zwycięstwa.

Szkoda, że wszystkich pilotów biorących udział w zawodach, nie można postawić w warunkach Jonikasa, na tej samej maszynie, lub że nie można odtworzyć próby lądowania bez koła, w warunkach Chałupników. Wtedy możnaby wykazać prawdziwą kulturę pilota sportowego, który, oprócz prowadzenia samolotu musi być i mechanikiem, i nawigatorem. A wtedy tylko będzie prawdziwym sportowcem i, zdany sam na siebie, wybrnie z każdej sytuacji.

Ale „lećmy" dalej. Krótka i lakoniczna jest nasza rozmowa, zresztą i tak rozumiemy się. — „All right" — „Czas dobry, mijamy Tuchów". — Wtedy dzielimy się wrażeniami. Pod nami właśnie malownicza kraina jezior: Kościerzyna, Kartuzy. Najdziwniejszych kształtów, rozsiane wśród lasów, odbijają w swojej wodzie stojące na brzegu drzewa, ostro, wyraźnie. Wyglądają jak duże rondle, w których lada chwila zakipi woda. Choć jeszcze nieruchoma jej powierzchnia, już unoszą się nad nią strzępy waty, spychane wbok lekkim podmuchem jesiennego ranka. Inne, bardziej zaawansowane, parują już nadobre. Na jednym z nich widzimy stado. — „Kaczki?" — „Zaduże, chyba dzikie gęsi. Trochę wlewo. Dobra". — Dalej teren zaczyna falować. — „Przed nami Kościerzyna. Zejdź niżej". — Punkt kontrolny: rzucamy meldunek. Czas mamy dobry, więc wchodzimy wyżej, chcemy zobaczyć morze. W promieniach wschodzącego słońca zarysowują się delikatnie kontury wybrzeża, wąski pasek Helu i błyszczące ujście Wiłsy. Coraz bliższe, coraz wyraźniejsze. Podziwiamy nasze morze z niehandlowego punktu widzenia. Kiwamy głowami nic nie mówiąc.

Kiedyindziej spostrzegamy lecący obok samolot. Nieco wyżej mijała nas niebieska limuzyna. Jej pilot, z odkrytą głową, rozparty na nadymanych poduszkach, patrzył na nas przez lekko uchylone okienko. Lub lecąc poniżej drzew, nad szaro-zielonem tłem jesiennych pól, obok pękatych stert, — rozpędzamy stado baranów. Wtedy wystarczy uśmiech lub porozumiewawcze spojrzenie.

Fizycznie najcięższy był etap I: Grodno - Wilno. Porywisty, silny wiatr czołowy rzucał maszyną, szarpał sterami, zmniejszając znacznie naszą i tak małą szybkość. Lecimy „lotem koszącym": 2—6 mtr. nad ziemią. Przeskakujemy chałupy, omijamy przeszkody, wykorzystując wszelkie zasłony wiatru. Choć „kiwa", jest przyjemnie: czujemy naszą szybkość. Orjentacja jednak jest trudna. Rozhuśtana busola nie trzyma kursu. Obserwator z mapą w ręku wychyla się w lewo, w prawo, identyfikując teren, — poprawia doraźnie kierunek.

I tu Przysiecki zdał egzamin, wyprowadzając maszynę zawsze na środek lotniska. Kiedy pod nami ukazywało się białe koło z nazwą portu, jego rola kończyła się. Kiwał głową, chował mapy, poprawiał się, opierał ręce o burtę (na wszelki wypadek).

Na ziemi role nasze były podzielone: on wyrywał z książką kontrolną do komisarza, ja kołowałem po zaopatrzenie. Tu witał nas uprzejmy przedstawiciel „Standard Nobla" takiem samem zawsze pytaniem: „Benzyna czysta, czy mieszanka?" — Napełnialiśmy zbiorniki, poczem pobieżnie kontrolowaliśmy maszynę. O ile jeszcze mamy czas, przedzieramy się przez tłumy ciekawych tubylców do bufetu, coś zjeść. Ważny to problem i nietaki prosty do rozwiązania. Tu częstują nas kieliszkiem konjaku, gdzieindziej są słodycze i owoce. Jak na pierwsze śniadanie... Lecąc dalej marzymy o szklance ciepłej herbaty, mleka lub kanapce. W końcu dolatujemy. Jest! — Mamy jednak zbyt mało czasu, a herbata zbyt gorąca. — Atmosfera na lotniskach bardzo miła. Pokrzepieni nstrojem serdecznej gościnności, lecimy dalej.

Moralnie najcięższy był etap Mołodeczno - Łuck. Wiatr, niepohamowany w swoich porywach, zaciągnął niebo


POR·W·KOŁACZKOWSKI I J. WAROCZEWSKI

zwałami chmur, wyciskając z nich przelotne deszcze. Pod nami tembardziej szary, niezaludniony, beznadziejny krajobraz Polesia. Puszcza Nalibodzka. Las, bagno, woda i w dodatku silnik, który od Wilna nawala. Mimowoli myślę o przymusowem lądowaniu B....

W Baranowiczach nie dostaliśmy odpowiedniego smaru. W karterze prawie pusto. Jest, coprawda, „Shell“, jednak o odmiennych własnościach smarnych. — Dowiadujemy się w międzyczasie, że ktoś „spadł“ na trasie, rozbijając samolot, zaś inny zawodnik po starcie zgubił silnik. — „Lecisz na „Shellu“? Murowane zatarcie silnika w pierwszej godzinie“ — pocieszył mnie jeden z kolegów. — Więc co począć: zostać na przedostatniem lotnisku, tracąc cały etap i nie pchać się z nawalającym silnikiem na blisko 3-godzinny przelot nad dzikiem Polesiem, czy lecieć i... — „Lecieć“ — powiedział Przysiecki.

Na dłuższych etapach mijają kwadranse w milczeniu. A wtedy, zwłaszcza jeżeli nie kiwa, ogarnia nuda i zmęcze-


POR·J·GAŹDZIK I A·GAWĘDA


M·JONIKAS I R·PODZIUNAS


J·SUŁTYKOWSKI I M·KUBICZEK


E·SOPORA I MURŁOWSKI S·


T·TYRAŁA I B·WŁODARCZYK


W·GIEDROYĆ I R·NARTOWSKI


K·CHORZEWSKI I Ł·MAY


POR·S·KRYŃSKI

DANUTA SIKORZANKA


E·SUSZYŃSKI I T·GŁOWACKI

nie, a na powiekach ciążą resztki niedawno przerwanego snu. Nastrój ten udziela się też silnikowi. Zaczyna kichać, strzelać, wyrzucając czarne kłęby zbyt bogatej mieszanki, jakby się nudził. Tak dolecieliśmy do Dębicy. Przed nami wyrastają w mglistej przestrzeni góry. — „O ile tak będzie strzelać, nie przelecimy“ — pomyślałem głośno. — „Przelecimy“ — odpowiedział Przysiecki, przekręcając śmigłem. — „Kontakt!“

silnik. Jednak zimny, zaspany, nie daje znaku życia. Napróżno Przysiecki zatyka mu nozdrza zmoczoną w benzynie szmatą — i kręci, kręci. Ani rusz. 10 minut do startu, potem 5... Widzę, jak obserwator mój wyładowuje swoje podniecenie w nieruchome ciągle śmigło. Mam ogromną emocję. Połowę rajdu przeszliśmy bez punktów karnych i tu teraz w tak głupi sposób... — Zrozumiał silnik. Łypnął okiem na boki, a zobaczywszy z jednej strony rząd

czono prowizorycznie wyniki konkursu. Do Warszawy wracamy już w kolejności zajętych miejsc. Aby się utrzymać, nad taśmą powinniśmy przelecieć o godz. 17.25. Ni mniej, ni więcej. Lecimy na dużym gazie: raczej przed Warszawą zaczekać. Pogoda śliczna, na ścięgnach skrzydeł srebrne pajęczyny babiego lata: — jak szybkość na obrazkach samolotów. — „Szybciej, szybciej“. — Z daleka widzimy lotnisko, trybuny i obok, jak symbol zwy-



Uczestnicy 5. K. L. K. T. po ogłoszeniu wyników w Min. Kom. Od lewej: J. Pruszyński, E. Sopora, D. Sikorzanka, W. Olszewska, inż. S. Grzeszczyk, inż. J. Wędrychowski, wicemin. W. Czapski, por. S. Kryński, E. Jereczek, por. M. Pronaszko, kierownik zawodów ppłk. B. J. Kwieciński, T. Drozdowski, kpt. T. Halewski, kpt. S. Skarżyński i Z. Wysiekierski.

Góry były zaciągnięte chmurami. Z boku przechodziła burza. Należało wejść wyżej. Dałem pełny gaz. I tu nasz Cirrus pokazał co może, jakby odczuwał wagę sytuacji. Warknął, nabrał pełne płuca mieszanki, poczem uniósłszy swoją żelazną pierś wysoko nad horyzont, poszedł do góry. W gęstej śnieżycy minęliśmy stojący z prawej strony szczyt, ukryty w chmurach. Turbacz.

W trzecim dniu zawodów startowaliśmy pierwsi. Godz. 4.30. Zimny ranek. Maszyny stoją obok siebie w kolejności startów. Godz. 4.45 — kręcimy

kręcących się już silników, z drugiej por. Orłowskiego ze sztoperem i chorągiewką — drgnął. Pr, pr, pr... i znów stanął. Startowy unosi do góry 3 palce, 2... Prrr... Komisarz wręcza nam książkę, potem jeden palec zgięty, co znaczy, że zostaje pół minuty. Startujemy.

Zimny silnik słabo ciągnie. Obciążona maszyna po długim wybiegu odrywa się. Wiraż. Przed kreską kursową przebiega szereg cyfr, poczem maszyna wyrównana ustala swój kurs na jednej z nich. — „All right! Trochę szybciej“ — słyszę w słuchawkach.

Na ostatnim etapie, w Płocku, obli-

cięstwa, kilkometrowa biała taśma, kres naszej walki. Mamy czas: kilka ślizgów, wiraż, a potem już na pełnym gazie. Przysiecki zaczyna liczyć: raz, dwa, dwadzieścia, pięćdziesiąt! Bijemy własne rekordy szybkości: mamy chyba ze 160 (jest to średnia przelotowa innych zawodników). Blaszka szybkościomierza drży lekko na końcu skali sześćdziesiąt! Mijamy taśmę. Widzę w dole zadarte do góry twarze sędziów i Rychtera, stojącego na „ambonie“. — „All right“ — powiedział po raz ostatni Przysiecki. Kiwnął głową, pochował mapy i zaparł się rękami o burtę (na wszelki wypadek!)

Inż. Czesław Jerzy Kączkowski

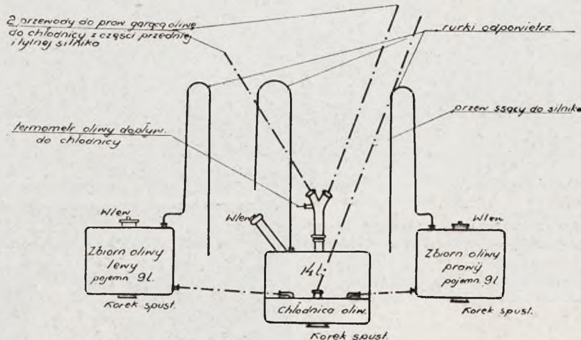
Próba rekordu długości lotu

Nasze lotnictwo sportowe, które ma już za sobą, jak wiemy, szereg pierwszorzędnych sukcesów na arenie międzynarodowej, nie ustaje w ciągłym pochodzie naprzód i współzawodniczy stale z innemi narodami w dokonywaniu coraz to piękniejszych wyczynów.

Po niedawnem zdobyciu Atlantyku i rekordu międzynarodowego długości lotu samolotów II-ej kategorji, po świeżem zwycięstwie Polski w międzynarodowych zawodach balonów, powzięto zamiar podjęcia próby ustanowienia nowego rekordu międzynarodowego.

Jak wiemy, dwukrotnie dotychczas podejmowane przez nas tego rodzaju próby zostały uwieńczone — w obu wypadkach — pełnemi sukcesami: międzynarodwy rekord wysokości i międzynarodowy rekord szybkości samolotów turystycznych III-ej kategorji zostały przez Polskę zdobyte i wpisane do oficjalnych rejestrów międzynarodowych. Obecnie postanowiono zaatakować rekord długości lotu w linji prostej bez lądowania na samolocie turystycznym I-ej kategorji. Rekord dotychczasowy, należący do Lalouette'a i Permangle'a wynosił 2.912 km. (ustanowiony 12.I.1931).

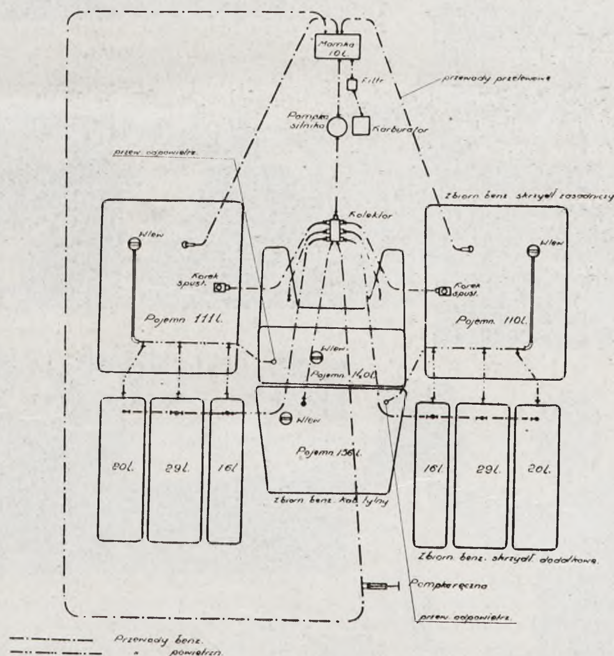
Jako trasę przelotu przyjęto szlak, prowadzący w głównej części przez Z. S. S. R.: Warszawa—Moskwa—Kazań—Swierdłowsk — Omsk — Krasnojarsk—Nowosybirsk. Jako sprzęt wybrano znaną challenge'ówkę PZL—19, SP—A H H, którą do zamierzonego przedsięwzięcia specjalnie przygotowano. Przedewszystkiem zamiast silnika Gipsy III 105/120 KM wbudowano



Schemat połączeń oliwnych

rys. Bellan

silnik Gipsy-Major o mocy 130 KM i zaopatrzono samolot w odpowiednią ilość materjałów pędnych. Zbiorniki benzyny, pojemności ogólnej 657 l., umieszczono w skrzydle oraz w kadłubie w miejscu siedzenia 1-go pasażera (patrz schemat 1.). Wszystkie zbiorniki połączono przewodami ze wspólnym kolektorem, z którego pompka silnikowa tłoczy benzynę do zbiornika opadowego („mamki") pojemności 10 l. Na wypadek uszkodzenia pompki silnikowej przewidziano zasilanie zbiornika opadowego przy pomocy pompki ręcznej. Ponieważ silnik wykazywał zużycie 23 — 24 litrów na godzinę przy 1900 obr./min. i szybokści lotu około 178 km/godz. (w trójkącie), zatem zabrany zapas benzyny zapewniał samolotowi zasięg 4800—5000 km. (przy wietrze zerowym). Maszynę zaopatrzonow 32 litry oliwy, przyczem zbiorniki dodatkowe umieszczono w noskach skrzydeł i po bokach kadłuba (patrz schemat 2). Z powodu wbudowania na środkowe siedzenie, jak wspomnieliśmy, dodatkowego zbiornika benzyny, dla pasażera przeznaczono trzecie miejsce, przyczem zaopatrzono kabinę w awiofon dla ułatwienia załodze wzajemnego porozumiewania się. Uzupełniono również instrumenty pokładowe, wbudowując sztuczny horyzont systemu Sperry oraz dodatkową, bardzo dokładną busolę przed siedzeniem pasażera. Zainstalowano także do lotu nocnego elektryczne oświetlenie instrumentów pokładowych pilota oraz przedziału pasażera. Z uwagi na długi czas



Schemat połączeń benzynowych
Pł. PZL-19

rys. Z. Bellan


DYR. PPŁK. OBS. CZESŁAW FILIPOWICZ


S. P. KPT. PILOT. INŻ. JÓZEF LEWONIEWSKI



P. Z. L. XIX.

zamierzanego lotu, opracowano bardzo troskliwie wentylację kabiny, umożliwiając przez specjalne urządzenie jej regulację.

Jak więc widzimy, wyekwipowanie samolotu, które zwróciło na siebie uwagę już podczas Challenge'u zeszłorocznego, wzbogacono wydatnie, zaopatrując samolot we wszelkie najnowocześniejsze urządzenia i przygotowując go do zamierzonego przedsięwzięcia bardzo starannie. Należy tu podkreślić zasługi konstruktorów, pp. Misztala i Dąbrowskiego.

Niestety, inne czynniki, których tak wiele przecież składa się na każdy wyczyn lotniczy, przerwały tragicznie, jak wiemy, lot SP-AHH, bardzo starannie i w zupełnej tajemnicy przygotowywany, pod osobistym nadzorem dyr. Filipowicza. W kilkanaście godzin po starcie, który nastąpił dnia 11 września o godz. 10.54, samolot dostaje się w chmury, wpada w ślizg na skrzydło, następnie w korkociąg i rozbija się w pobliżu wsi Zasurskoje, koło Jadrina, między Moskwą a Kazaniem. Pilot, kpt. Józef Lewoniewski, ponosi śmierć, a p. dyr. Czesław Filipowicz — odnosi obrażenia.

Tak to — miast radości i dumy z osiągnięcia nowego sukcesu — los przyniósł nam ból i żałobę. Pierwsza rocznica katastrofy pod Cierlickiem została przypieczętowana krwią załogi SP-AHH, która wyruszyła na daleki szlak w zaszczytnej służbie rozsławienia imienia Polski. Łaskawszy dla pułk. Filipowicza, któremu pozwolił ujść z życiem, zły los zabrał znowu z naszych szeregów jednego z najdzielniejszych pilotów. Ale Ty wiesz, kapitanie Lewoniewski, że mamy już dawno ustaloną tradycję lotniczą: niepowodzenie, a nawet śmierć jednego nie zniechęca, nie odstrasza pozostałych — wprost przeciwnie, staje się dla nich milczącem zobowiązaniem do podjęcia jego dzieła.

Rekord, którego los nie pozwolił nam zdobyć dzisiaj — zdobędziemy jutro!...

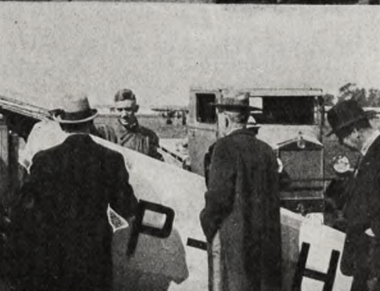
1. KOMISJA SPORTOWA A. R. P.

2. DYR. FILIPOWICZ PRZED ODLOTEM.

3. OSTATNIE PRZYGOTOWANIA.

4. START.

1


2


3





KPT. LEWONIEWSKI I KONSTRUKTOR P.Z.L.XIX INŻ. DĄBROWSKI.



DEUTSCHLANDFLUG 1933

INŻ. T. CHALLIER

Tegoroczny, niemiecki narodowy, konkurs lotniczy „Deutschlandflug 1933" był pierwszą wielką imprezą sportową, zorganizowaną przez nowoutworzoną przez rząd Hitlera centralną organizację niemieckiego lotnictwa sportowego „Deutscher Luftsport Verband" (D. L. V.). Celem konkursu było przedewszystkiem wypróbowanie i przeszkolenie niemieckich pilotów sportowych, przyczem nie chodziło o wyczyny poszczególnych doświadczonych pilotów konkursowych, a raczej o wykazanie kwalifikacji przeciętnego pilota sportowego. W związku z tem, regulamin konkursu różnił się zasadniczo od regulaminów innych wielkich konkursów lotniczych, jak „Challenge" lub „Deutschlandflug 1931", które były konkursami o celach przedewszystkiem technicznych, podczas gdy „Deutschlandflug 1933" (tak samo zresztą, jak i tegoroczny 5 K. L. K. T. w Polsce) był konkursem pilotów, a nie maszyn. Przy układaniu regulaminu starano się wyłączyć wszelkiego rodzaju trudne próby techniczne, które zastąpiono próbami odpowiadającemi praktyce lotniczej (lądowania polowe, lądowania nocne, lot w zespole).

Do konkursu dopuszczone były lekkie samoloty wielomiejscowe produkcji niemieckiej, o ciężarze własnym nieprzekraczającym 560 kg. Podczas wszystkich prób, z wyjątkiem lądowań nocnych, na pokładzie samolotu musiały się znajdować conajmniej dwie osoby. Lądowanie nocne wykonywał sam pilot, bez pasażera. Każdy samolot musiał być wyposażony w następujące przyrządy pokładowe: szybkościomierz, wysokościomierz, licznik obrotów i busolę. Przyrządy te musiały być wbudowane w samolot dla użytkowania przez pilota. Ponadto każdy samolot musiał posiadać przegrodę ogniową i gaśnicę pokładową. Zmiana pilota w czasie konkursu nie była dopuszczalna.

Konkurs trwał od 24 do 27 sierpnia 1933 r. włącznie.

Obejmował on następujące próby:

a) Próba szybkości maksymalnej.
b) Lot okrężny.
c) Lądowanie nocne.
d) Lądowanie polowe.

Próby a) i b) były obowiązkowe; wykonanie prób c) i d) pozostawione było do uznania zawodników. Ponadto premjowano jeszcze lot w zespole w następujący sposób:

Za lot w zespole conajmniej 5 samolotów — 50 punktów; za lot w zespole conajmniej 4 samolotów — 40 punktów; za lot w zespole conajmniej 3 samolotów — 30 punktów, przyczem punkty te przyznawano za przebycie zespołowe całej trasy lotu, z warunkiem jednoczesnego startu i przylotu odnośnych samolotów w zespole zgloszonym. Poszczególne próby dawały następujące maksymalne ilości punktów:

Lądowania nocne	—	100	punktów
Szybkość maksymal.	—	100	„
Lot okrężny	—	400	„
Lądowanie polowe	—	350	„
Lot w zespole	—	50	„
Maksymal. osiąg. ilość	—	1000	punktów

Lądowania nocne odbywały się na lotnisku Berlin — Tempelhof. Lądowanie musiało nastąpić w prostokącie oznaczonym na lotnisku.

Próba szybkości maksymalnej odbywała się na trójkącie o obwodzie około 50 km. Nie był to wyścig, w którym wygrywał samolot bezwzględnie najszybszy, gdyż punkty przyznawano w następujący sposób: Dla każdego typu samolotu uczestniczącego w konkursie znana była zmierzona oficjalnie przy próbie zdatności prototypu szybkość maksymalna. Zadaniem uczestnika konkursu było osiągnięcie szybkości większej od tej oficjalnie znanej szybkości maksymalnej jego samolotu, co można było osiągnąć przez dalsze zmniejszenie oporów szkodliwych. Punkty przyznawano za szybkości zawarte pomiędzy 85% i 110% oficjalnej szybkości maksymalnej w stosunku 2 punkty za każde 0.5%.

Na podstawie szybkości uzyskanej w próbie poprzedniej samoloty uczestniczące w konkursie zostały przydzielone do jednej z następujących klas:

Klasa A: szybkość maksymalna mniejsza od 135 km/godz.;

Klasa B: szybkość maksymalna mniejsza od 180 km/godz.;

Klasa C: szybkość maksymalna większa od 180 km/godz.

Podział ten miał znaczenie jedynie w locie okrężnym, gdyż trasa lotu dla samolotów wolniejszych była krótsza.

Lot okrężny odbywał się w dn. 25, 26 i 27 sierpnia. Obejmował on 3 etapy dzienne, których początkiem i końcem było lotnisko Berlin — Tempelhof. Długość przeciętna etapów dziennych wynosiła:

Dla samolotów klasy A — 838,3 km.
Dla samolotów klasy B — 1094,3 km.
Dla samolotów klasy C — 1349,8 km.

Aby otrzymać maksymalną ilość punktów za regularność w locie okrężnym, należało całą trasę lotu przebyć z szybkością przeciętną równą 85% szybkości maksymalnej, osiągniętej uprzednio w odnośnej próbie. Klasyfikowano jedynie szybkości podróżne, zawarte pomiędzy 60% a 85% osiągniętej szybkości maksymalnej, przyczem dla szybkości od 60% do 85% przyznawano po 8 punktów za każde 0.5%. Przeciętną szybkość podróżną podczas 3-dniowego lotu okrężnego otrzymywano przez podzielnie całej trasy przez całkowity czas lotu. Za czas startu

w locie okrężnym uważano czas zapisany przez odnośnego komisarza sportowego w pokładowej książce konkursowej samolotu. Jako czas przylotu na dane lotnisko uważano chwilę, w której samolot przeleciał w przepisanym kierunku nad oznaczoną na lotnisku linją celu. Czas pobytu na poszczególnych lotniskach przewidzianych do międzylądowań określono na 30 minut. Jeśli więc np. w jakimś etapie dziennym przewidziano 5 lądowań, to zawodnik miał prawo spędzić na lotniskach 5 × 0,5 = 2,5 godz., przyczem rozdział tego czasu na poszczególne lotniska pozostawiono do jego uznania. O ile czas pobytu na lotniskach trwał dłużej, to nadwyżkę czasu doliczano do rzeczywistego czasu lotu.

Na trasie każdego etapu dziennego przewidziano 3 lotniska polowe (pola po zbiorach, łąki). Położenie tych lądowisk podane było zawodnikom dopiero 23-go sierpnia, na odprawie przed zawodami, aby uniknąć wcześniejszego ich „oblatywania". Za czas przylotu na lotnisko polowe uważana była chwila przelotu nad oznaczoną linją celu, poczem zawodnik mógł przed wylądowaniem dokładnie obejrzeć teren z powietrza. Czas startu na lotnisku polowem wpisywał do książki konkursowej komisarz sportowy. Lądowania polowe nie były obowiązkowe, ponieważ jednak dawały one w sumie 350 punktów, przeto żaden z zawodników nie mógł z nich zrezygnować.

Suma nagród pieniężnych konkursu wynosiła 40.000 RM., podzielonych następująco:

1. Nagroda 10.000 RM.
2. Nagroda 6.000 RM.
3. Nagroda 3.000 RM.

oraz 21 nagród po 1000 RM.

Nagrody te wypłacono zgłaszającym. Nadto przeznaczono 80.000 RM. na premje za przebytą ilość kilometrów; premje te podzielono w zależności od przelecianej trasy i ilości uczestników, przyczem premja nie mogła wynosić mniej, niż 0,15 RM. za kilometr.

Minister lotnictwa Rzeszy, Göring, przeznaczył dodatkowo dla organizacji lotniczej, należącej do D. L. V., której samolot osiągnie najwyższą ilość punktów w konkursie, nagrodę w postaci nowoczesnego samolotu sportowego. Ponadto ufundowano cały szereg nagród honorowych.

Liczba zgłoszeń przeszła oczekiwania organizatorów, gdyż wyniosła 164 uczestników. Jednak kierownictwo zawodów nie skorzystało z przysługującego mu prawa ograniczenia liczby uczestników do 100 i dopuściło do konkursu 150 samolotów (skreślono jedynie samoloty z silnikami zagranicznemi), z czego stanęło do zawodów 125 maszyn, w tem jedno autożyro, zbudowane z licencji przez zakłady Focke-Wulf. W powyższej liczbie aż 81 samolotów było produkcji zakładów Klemm, w tem 31 typu L—25, 45 typu L—26 i 5 typu KL—32, zaopatrzonych głównie w silniki Hirth—HM 60 (27 samolotów), Argus — As 8 (27 samolotów), Siemens — Sh 13 i Sh 13a (17 samolotów) oraz Siemens — Sh 14a (5 samolotów). Drugie z kolei były samoloty Messerschmitt w liczbie 21, w tem 15 typu M 23 (13 z silnikami Siemens — Sh 13 i 13a oraz 2 z silnikiem Argus— As 8), 5 typu M 27 (silnik Argus — As 8) oraz 1 typu M 35 z silnikiem Siemens — Sh 14a (ewolucja typu M 29 przeznaczonego na Challenge 1932). Obok nich reprezentowane były następujące samoloty: 7 typu Fieseler — F 5 R (silnik Hirth — HM 60), 2 typu Junkers — A50 Junior (silnik Siemens — Sh 13a), 2 typu Arado — L 2a (silnik Argus — As 8), 2 typu Gerner— GR II (silnik Hirth — HM 60), 2 typu Raab-Katzenstein „Szwalbe" (silnik Siemens — Sh 12), 2 typu Udet—U12a Flamingo (silnik Siemens Sh 14), 1 typu Albatros L — 101c (silnik Argus — As 8), 1 typu Akaflieg Darmstadt D—22 (silnik Argus — As 8), po jednym typu Focke-Wulf — S24 (silnik Siemens — Sh 13) oraz S2 (silnik Siemens — Sh 11), po jednym typu Heinkel — He 64c (silnik Argus — As 8) oraz He 72 B (silnik Siemens — Sh 14a). Obok więc znanych samolotów seryjnych, widzimy również typy nowsze, jak Fieseler F5R, Gerner GR II, Heinkel 72B „Kadett", Messerschmitt M 35 i inne.

Wszystkie samoloty — 8 dwupłatów, 4 górnopłaty, reszta dolnopłaty — zaopatrzone były w silniki chłodzone powietrzem, szeregowe lub gwiazdowe. Z wytwórni silników, Hirth, Argus i Siemens reprezentowane były prawie równo, przyczem najwięcej było silników Siemens'a.

W zawodach brał udział, obok młodszej generacji lotniczej, cały szereg wybitnych lotników niemieckich, jak Christiansen, b. dowódca DO-X, obecnie kierownik wydziału wyszkolenia i sportu w niemieckiem ministerstwie lotnictwa, Fieseler, Poss, Seidemann, von Gablentz, dyrektor Lufthanzy, Junch, Thelen i inni.

Lądowania nocne wykonano w czasie od 21-go do 23-go sierpnia bez żadnego wypadku. Dnia 24-go sierpnia rano nastąpił przelot wszystkich samolotów z lotniska Berlin — Tempelhof na lotnisko Berlin — Staaken, punktu wyjściowego do lotu na szybkość maksymalną. Samoloty startowały grupami po sześć, zaczynając od maszyn najszybszych. Po przebyciu 50-cio kilometrowej trasy samoloty przelatywały nad linją celu na lotnisku Staaken, poczem lądowały bezpośrednio na lotnisku Tempelhof.

Aby zwiększyć szybkość maksymalną swoich maszyn, cały szereg zawodni-



Trasa lotu okrężnego. Zwraca uwagę zacieniowanie na mapie obszarów odebranych Niemcom po wojnie.



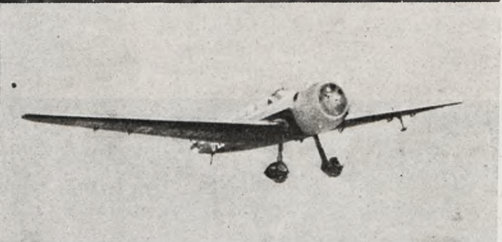
ków zastosował poprawki konstrukcyjne, mające zmniejszyć opór szkodliwy samolotów, przyczem zwracano szczególną uwagę na wzajemny wpływ poszczególnych części samolotu. Poprawione w ten sposób typy maszyn wyróżniały się aerodynamicznie korzystnem ukształtowaniem przejścia płata lub usterzenia w kadłub, oprofilowaniem punktów węzłowych i kół, częściowem zakryciem otworów na siedzenie, starannem wygładzeniem powierzchni i t. d.

Rezultaty podobnych ulepszeń podaje dla paru samolotów tabela na str. nast., której cyfry są wzięte z dokładnych pomiarów porównawczych (wyników osiągniętych w próbie szybkości nie można zupełnie porównywać z wynikami pomiarów poprzednio przeprowadzonych).

Wynik próby szybkości, mimo to, nie był bardzo zadawalający; szczególnie samoloty szybkie (klasy C) zawiodły oczekiwanie, co jest jednak zrozumiale, biorąc pod uwagę wysoką doskonałość aerodynamiczną tych maszyn, które niewiele już można poprawić bez wprowadzenia poważnych zmian konstrukcyjnych. Najszybszym samolotem konkursu okazał się dwupłatowiec Darmstadt D22 (pilot Eujen), który osiągnął szybkość 228 km/godz. otrzymał jednak tylko 54 punkty. Również Seidemann na HE 64, mimo osiągnięcia szybkości 225 km/godz., otrzymał tylko 88 punktów. Maksymalną ilość punktów (100) otrzmało tylko czterech zawodników: dr. Zinner na M 23b (170 km/godz.), Schwabe na L 26 a II (169 km/godz.), Dietrich na L 26cII (165 km/godz.) oraz Kopp na L 26 Va (183 km/godz.). Zawodnicy ci osiągnęli szybkość równą 110% szybkości maksymalnej, uznanej oficjalnie dla danego typu samolotu.



KLEMM·KL 32·SILNIK·ARGVS·AS 8



MESSERSCHMITT·M 35·SILNIK·SIEMENS·14 A



F5· ·FIESELER·F 5·

Wobec fatalnych warunków atmosferycznych, które panowały w dniu próby szybkości, przydział samolotów do poszczególnych klas (A, B i C) następował nie na podstawie osiągniętej na trójkącie szybkości, a na podstawie oficjalnej szybkości maksymalnej danego typu. Do klasy A zaliczono 4 samoloty, do klasy B — 99, do klasy C — 22. Przed rozpoczęciem lotu okrężnego wycofano z zawodów autożyro.

Start do I etapu lotu okrężnego nastąpił dn. 25-go sierpnia o godz. 6 rano, na znak dany przez sekretarza stanu Milch'a, reprezentującego ministra Göring'a. Samoloty startowały w grupach po sześć. Trasa lotu pierwszego dnia była następująca: Dla klasy A: Berlin — Szczecin — Gdańsk — Frankfurt n. Odrą — Berlin (850,5 km.).

Dla klasy B: Berlin — Szczecin — Gdańsk — Królewiec — Gdańsk — Frankfurt n. Odrą—Berlin (1115,9 km.).

Dla klasy C: Berlin — Szczecin — Gdańsk — Królewiec — Gdańsk — Frankfurt n. Odrą — Gorlice — Berlin (1345,7 km).

Ze 124 maszyn, które wystartowały do I etapu, odpadło w ciągu pierwszego dnia 18 samolotów, wśród nich Fieseler (pęknięcie zbiornika) i Hirth (wylądował przymusowo na kanale morskim w drodze do Królewca). Winę tak dużej ilości wycofanych maszyn ponosi w dużej mierze zła pogoda; w samym tylko Gdańsku wichura przewróciła przy lądowaniu 7 samolotów.

Typ samolotu i silnika	Poprawki konstrukcyjne dla zmniejszenia oporu szkodliwego samolotu	Szybkość maksymalna		Wzrost szybkości maksym.	
		z pomiaru prototypu km/g	po przeróbce km/g	w km/g	w %
Albatros — L 101 c — górnopłat. Silnik szeregowy Argus As 8	Oprofilowanie węzłów łączących zastrzały z płatem i kadłubem oraz podwozie z kadłubem; zasłonięcie szczelin w części środkowej płata	175,0	183,0	8,0	4,6
Klemm — VL 26 cV — dolnopłat. Silnik szeregowy Argus As 8.	Oprofilowanie połączenia płata z kadłubem i usterzenia z kadłubem; ulepszenia kształtu wiatrochronu; oprofilowanie węzłów podwozia.	162,0 165,0	177,0 182,0	15,0 17,0	9,2 10,3
Klemm — L 26 a II — dolnopłat. Silnik gwiazdowy Siemens Sh 13 a.	Jak wyżej, dodadtkowo jednak osłonięcie silnika po usunięciu kolistego kolektora spalin, osłonięcie (kroplowe) kół podwozia i otworów na siedzenia.	153,0	169,0	16,0	10,5

Trasa lotu drugiego dnia (26-go sierpnia) była następująca:

Dla klasy A: Berlin — Brema — Münster — Hannower — Berlin (864,9 km).

Dla klasy B: Berlin — Brema — Münster — Düsseldorf — Hannower — Magdeburg — Berlin (1061,2 km).

Dla klasy C: Berlin—Wyk a. Föhr—Wendemarke Heide — Brema — Münster — Düsseldorf — Hannower — Magdeburg — Berlin (1345,2 km).

Do tego etapu wystartowały 103 samoloty, z których powróciło 82. Śmiertelnemu wypadkowi uległ znany lotnik Poss, który lecąc na małej wysokości zawadził skrzydłem o wieżę kościelną we wsi Wildberg.

Na wyróżnienie zasługuje wyczyn Seidemann'a, który osiągnął szybkość podróżną pierwszego dnia 207 km/godz, zaś drugiego nawet 212 km/godz.

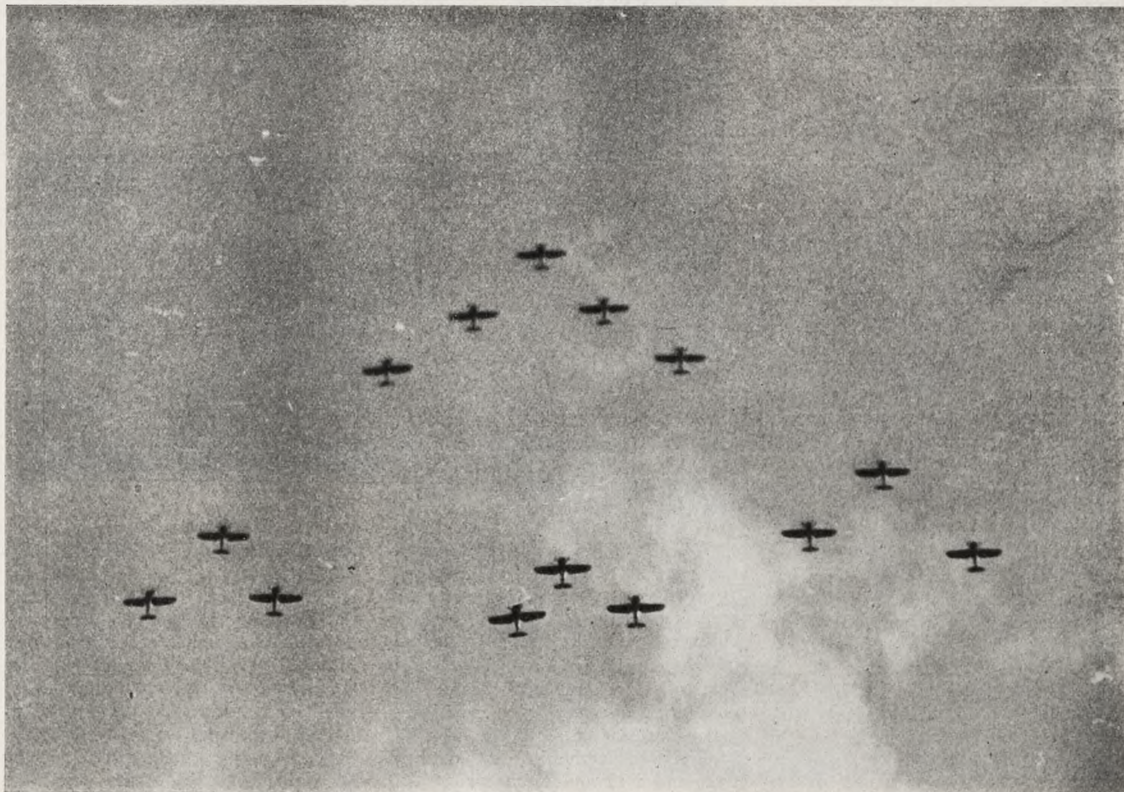
Trasa lotu trzeciego dnia (27-go sierpnia) była następująca:

Dla klasy A: Berlin — Schkeuditz — Rudolstadt — Norymberga — Drezno—Berlin (799,6 km).

Dla klasy B: Berlin — Schkeuditz — Rudolstadt — Darmstadt — Mannheim — Norymberga — Drezno — Berlin (1105,7 km).

Dla klasy C: Berlin — Schkeuditz — Rudolstadt — Darmstadt — Mannheim — Stuttgart — Monachjum — Norymberga — Drezno — Berlin (1358,6 km).

Do etapu tego wystartowały 82 samoloty, z których odpadło w ciągu dnia 8 maszyn, tak, że ze 124 samolotów, które wystartowały pierwszego dnia, 74 ukończyło lot okrężny. Odpadło



Z ostatnich ćwiczeń 1 p. lotn. w Warszawie. Klucz samolotów pościgowych.

więc 50 maszyn, co stanowi ok. 40%, przyczem ok. 33% maszyn odpadło w ciągu dwuch pierwszych dni, co w dużej mierze przypisać należy złej pogodzie (mgła, wichura). Dla porównania podajemy, że odsetek maszyn wycofanych wynosił w konkursie niemieckim 1931 r. 26%, w konkursie południowo-niemieckim 1926 r. 67%, w konkursie niemieckim 1925 r. 60%.

Pierwsze miejsce w klasyfikacji ogólnej, zarówno pojedyńczo, jak i zespołowo, zajęła ekipa grupy regjonalnej D. L. V. Hannower, złożona z 5-ciu samolotów Klemm L 26, z silnikiem Siemens Sh 13a, zdobywając nagrodę dodatkową ministra lotnictwa.

Klasyfikacja 10 pierwszych zawodników:
1. Köhnk (Klemm L 26) — 995 punktów. 2. Höfft (Klemm L 26) — 995 punktów. 3. Dietrich (Klemm L 26) — 993 punkty. 4. Roese (Klemm L 26) — 991 punktów. 5. Beseler (Klemm L 26) — 989 punktów. 6. Schif (Klemm V L 26)— 975 punktów. 7. Kopp (Klemm L 26 V)— 973 punkty. 8. Huppenbauer (Klemm L 26) — 971 punktów. 9. Biechteler (M 23 b)—961 punktów. 10. Kappus (Klemm L 25) — 957 punktów.

Wynik konkursu jest więc wielkim tryumfem samolotów Klemm. Wyniki sportowe konkursu uważane są przez Niemców za zadawalające, przyczem ze specjalnem uznaniem podnoszone są udatnie przeprowadzone loty zespołowe, świadczące o dużej dyscyplinie załóg i podporządkowaniu jednostki zespołowi. W zestawieniu z życzeniem ministra Göring'a, aby w przyszłych zawodach brały udział nie jednostki, a zespoły zgrupowane, oraz, by sprzęt użyty był jednolity i pierwszorzędnej jakości, wywołuje to wrażenie, że konkursy narodowe niemieckie służyć mają celom nietylko sportowym, będąc czemś w rodzaju manewrów przeszkalających dla młodej generacji lotniczej, która już w tegorocznym konkursie potrafiła zająć wszystkie miejsca czołowe.

Nowe rekordy w kraju szybkości

Z okazji Wystawy Postępu, odbyły się w dniach 1—4 września w Chicago międzynarodowe zawody lotnicze, które przyniosły szereg rekordów szybkości samolotów lądowych, osiągniętych przez amerykanów.

Dwa główne konkursy wielkiej imprezy, której patronowało wydawnictwo „Chicago Daily News", stanowiły:

1) Zawody o Puhar Franka Phillipsa — lot w 16-kilometrowym obwodzie zamkniętym na przestrzeni ogólnej 320 km.

2) Zawody szybkości na 3-kilometrowej bazie.

Poza tem do kompleksu imprez wchodziły zawody balonów o puhar im. Gordon-Bennett'a, o których piszemy osobno.

Ogólna suma nagród dla załóg, biorących udział w zawodach samolotów, wyniosła ponad 35.000 dolarów, z czego 10.000 ofiarował wraz ze swym puharem Frank Phillips, naczelny dyrektor towarzystwa Phillips Petroleum Co. w Bartlesville (Oklahoma), 2.000 dolarów zaś — firma Shell Petroleum Co. z St. Luis.

Zarówno nagrodę Phillipsa, jak i Shell'a zdobył pilot Wedell, osiągając na bazie szybkość 490,8 kilomerów na godzinę, zaś w locie w obwodzie zamkniętym przeciętną 395,8 km. na godzinę.

490,8 km./godz. na bazie stanowi nowy rekord światowy szybkości dla samolotów lądowych. Poprzedni rekord tej kategorji należał do Doolitle'a i wynosił 473,8 kilometrów na godzinę (na samolocie Gee Bee z silnikiem Wasp Junior).

James Wedell jest konstruktorem i dyrektorem naczelnym Towarzystwa



J. Wedell zdobywca nowego rekordu szybkości samolotów lądowych.

Wedell-Williams Air Service Corporation w Patterson (Luisiana). Leciał on na samolocie własnej konstrukcji Wedell-44 z silnikiem Pratt i Whitney „Wasp Junior", o mocy 530 KM.

Wedell nie po raz pierwszy dał się poznać publiczności amerykańskiej, jako zawodnik sportowy: w roku ubiegłym brał on udział w National Air Races w Chicago, gdzie zdobył drugie miejsca w dwuch najważniejszych konkurencjach szybkości (Bendix Trophy Race i Thompson Trophy); dnia 24-go października ubiegłego roku dokonał przelotu z Ottawy do Mexico w czasie 11 godzin 53 miut z rekordową szybkością średnią 332 km / godz.; wreszcie w roku bieżącym został skwalifikowany, jako drugi w zawodach Bendix Race w Los Angeles, oraz zdobył Thompson Trophy, osiągając szybkość średnią 382 kilometry na godzinę.

Drugie miejsce na tegorocznych zawodach w Chicago zdobył Lee Gehlbach, który również leciał na samolocie Wedell-Williams. Trzeci był Roy Minor na samolocie Howard.

W konkurencjach dla samolotów sportowych zwyciężył Wittman na samolocie własnej konstrukcji z silnikiem Pobjoy-Special, osiągając szybkość 193,9 km. godz.

Pozatem pilot Chester na samolocie Chester-Menasco osiągnął szybkość 308.2 kilometrów na godzinę, a wyżej wspomniany Roy Minor na samolocie Howard z silnikiem Menasco — 321,8 kilometrów na godzinę, przyczem obaj zdobyli nowe rekordy w swoich kategorjach.

Kobiecy rekord szybkości zdobyła Mae Hazlip na samolocie Wedell-Williams (307,4 kilometrów na godzinę). Druga wśród kobiet była p. Klingensmith na samolocie Gee Bee, trzecia — p. Bowan na samolocie Gee Bee z silnikiem Wasp Junior.

Niestety nie obeszło się bez śmiertelnych katastrof. Ofiarami ich padły: Florence Klingensmith, której samolot został strzaskany skutkiem rozprucia się płótna skrzydłowego w powietrzu, oraz p. Liggett, która zabiła się 2-go września podczas zawodów eliminacyjnych o Puhar Phillipsa.

Tadeusz Jakimowicz
Instr. model. Woj. Kom. LOPP. we Lwowie

4-y OGÓLNOKRAJOWY KONKURS MODELI LATAJĄCYCH W KRAKOWIE

Zorganizowany w dniach 26 i 27 sierpnia b. r. w Krakowie IV-y Ogólnokrajowy Konkurs Modeli Latających nie zawiódł pokładanych w nim nadziei, gromadząc na starcie 37 zawodników z dziewięciu województw Polski, którzy ogółem demonstrowali 71 modeli (na 112 zgłoszonych), w tem 21 kadłubowców, 20 belkowców i 30 rekordowców. Pomimo nieodpowiednich warunków atmosferycznych, a w szczególności wiatru o silnych podmuchach, zdołano uzyskać bardzo ładne wyniki, które dowodzą, że modelarstwo lotnicze w Polsce czyni stałe postępy.

Omawiając ogólnie na podstawie konkursu stan modelarstwa lotniczego w Polsce, należy zauważyć, że na czoło wysuwają się cztery ośradki, a mianowicie: warszawski, poznański, krakowski i lwowski, między które zostały rozdzielone nagrody. Najwięcej nagród zdobył ośrodek poznański, następnie krakowski, równą zaś ilość warszawski i lwowski. Inne ośrodki znalazły się znacznie po za trzeciem miejscem, jakkolwiek bardzo wiele modeli odznaczało się nietylko czystem i piękdowców. Pomimo nieodpowiednich zastrzeżeń budową. Nie uzyskały one jednak lepszych wyników — przypuszczam — dlatego, że zawodnicy nie mieli rutyny w startowaniu na konkursach.

Ramy niniejszego artykułu nie pozwalają mi na szersze omówienie wyników ani spraw z tem związanych; tembardziej że pragnę poruszyć kwestje bardziej pilne a dotyczące regulaminu i organizacji konkursów.

Regulamin konkursu posiadał szereg zasadniczych błędów. W pierwszym rzędzie dzieli on zupełnie źle modelarzy, skutkiem czego w jednej grupie walczyli zawodnicy piętnastoletni z modelarzami, którzy znacznie przekroczyli trzydziestkę. Regulamin VII-go Wojewódzkiego Konkursu Modeli Latających we Lwowie rozstrzygał kwestję tę następująco:

„Zawodnicy dzielą się na dwie grupy: senjorów i uczniów. Do grupy senjorów zaliczeni są instruktorzy, modelarze, którzy budują modele od trzech lat, oraz bezwzględu na to zawodnicy, którzy ukończyli 20 rok życia. Do grupy uczniów zaliczeni są modelarze nieodpowiadający warunkom wyżej wymienionym".

Sądzę, że ta klasyfikacja zawodników jest odpowiedniejsza.

Ponadto uważam, że klasy modeli należy cośkolwiek zmienić, jakoteż wprowadzić klasę modeli dowolnych; z tem jednak, że w klasie tej zostaną przyznane nagrody, o ile wyniki uzyskane będą lepsze n. p. o 10% od klasy modeli rekordowych. W ten sposób do konkursu mogą być dopuszczone modele wszelkich rodzajów.

Również za zupełnie błędny uważam wzór klasyfikacyjny, który szczególnie jest niesprawiedliwy dla modeli kadłubowych i belkowych. Uważam, że modeli wszystkich klas nie można klasyfikować jednym wzorem. Ponadto wzór klasyfikacyjny powinien być tak zbudowany, by na wynik wpływ miał każdy regulaminowo dokonany lot. Ażeby zachęcić modelarzy do budowy — że się tak wyrażę — rasowych modeli, można we wzorze przewidzić współczynniki za wartość techniczną modelu (co wprowadzono na terenie lwowskim w konkursach modeli szybowców).

Ponadto regulamin konkursu jest zaszczupły, wiele kwestyj potraktowanych jest powierzchownie. Nie normuje n. p. wcale rozstrzygnięcia nagrody za wykonanie modelu. We Lwowie w marcu b .r. odbył się konkurs na wykonanie szkolnego modelu szybowca. Nagrodę rozstrzygnięto następująco: każdy zgłoszony model w chwili rozpoczęcia konkursu otrzymywał 40 punktów dodatnich, a mianowicie 20 za wykonanie skrzydła, a 20 za wykonanie kadłuba i stateczników. Za błędne wykonanie, odliczano od powyższych punktów odpowiednio punkty ujemne. Oceniając modele, brano pod uwagę własności aerodynamiczne, konstrukcję i wykonanie każdego elementu modelu.

Sądzę, że w ten sposób również należałoby rozstrzygnąć nagrodę za najlepsze wykonanie na konkursie ogólnokrajowym.

Konieczne są poza regulaminem szczegółowe instrukcje, któreby rozstrzygały wszelkie wątpliwości. Instrukcja taka powinna obejmować dodatkowe dane o budowie i wykonaniu modeli, o zawodnikach, ich obowiązkach i dyscyplinie sportowej. Instrukcja powinna szczegółowo omówić sposób startowania modeli, oraz sposób przeprowadzania pomiarów, jakoteż rozstrzygnąć bardzo ważną kwestję doraźnych napraw modeli.

Odnośnie sposobu przeprowadzania konkursów muszę zauważyć, że, jeśli urządza się dwa starty, to przy jednym powinna startować jedna grupa zawodników (n. p. amatorów wzgl. zawodowców), przy drugiej druga grupa (zawodowców, wzgl. senjorów), a nie jak w Krakowie, gdzie startowały modele według klas; przy jednym belkowce, przy drugim kadłubowce, gdyż jeden i ten sam zawodnik może być wołany naraz do dwu startów, co zresztą, praktyka wykazała.

Pomiary odległości prościej byłoby czynić następująco: modele belkowe startują kolejno z jednego miejsca — w miejscu lądowania modelu wbija się w ziemię dobrze widoczną chorągiewkę z numerem danego modelu. Następnie, gdy wszystkie modele belkowe wykonają po jednym starcie, przystępuje się do pomiarów odległości; po odczytaniu odległości chorągiewkę wyjmuje się. Po tej czynności modele mogą startować ponownie.

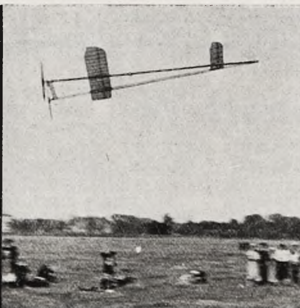
Wyniki lotu należy wypisywać na karcie zgłoszenia. Ułatwia to orjentację o wartości modelu.

Kończąc, muszę podkreślić sprawną organizację zawodów i nader słuszne stanowisko komisji sędziowskiej konkursu, która ściśle określiła czas startów poszczególnych klas modeli, przez co konkurs został rozegrany w równych dla wszystkich warunkach atmosferycznych. Ubodło to szczególnie tych modelarzy, którzy ze startem zwlekali, czekając wieczora, kiedy wiatr słabnie. Stanowisko Komisji sędziowskiej może do pewnego stopnia ujemnie odbiło się na ogólnych wynikach konkursu, jednak nie ulega wątpliwości, że było bardzo sprawiedliwe. Należy zauważyć, że pierwszym celem konkursów nie jest ustalanie nowych rekordów. Gdyby tak było, to w regulaminie należałoby umieścić paragraf, że nagrody wtenczas zostaną przyznane, jeśli wyniki w poszczególnych klasach będą o pewien procent większe niż w roku ubiegłym.

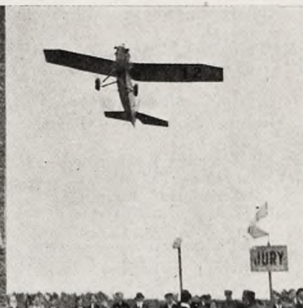
Niezależnie od konkursów należałoby ustanowić tabelę polskich rekordów modeli latających oraz warunki ich ustalania. Niewątpliwie wpłynęłoby to dodatnio na poziom modelarstwa lotniczego w Polsce.

IV-y Ogólnokrajowy Konkurs Modeli Latających w Krakowie, a w szczególności rozmowy z modelarzami z różnych dzielnic Polski, przekonują mnie, że w dziedzinie modelarstwa lotniczego w Polsce pozostaje jeszcze bardzo wiele do zdziałania i że modelarstwo lotnicze, jako czynnik wychowujący młodzież od zarania w duchu lotniczym, nie jest jeszcze nietylko całkowicie, ale należycie wyzyskane.

4 OGÓLNOKRAJOWY KONKVRS MODELI LATAJĄCYCH

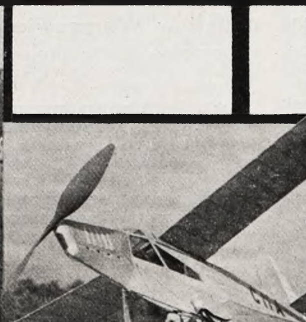








JVRY KONKVRSV





M·SVLARZ-KRAKÓW



INSTR. K. BŁASZCZYŃSKI-W-WA



INSTR·I·POKIZIAK-LWÓW



INSTR·B·GRAJETA-POZNAŃ

Wyniki konkursu

W GRUPIE AMATORÓW

Klasa A. Modele kadłubowe.

I. Laferski Miron — Poznań. Pkt. 526. Nagroda Komitetu Miejskiego L. O. P. P. w Krakowie: zegarek srebrny na rękę.

II. Sularz Marjan — Kraków. Pkt. 526. Nagroda Doświadczalnych Warsztatów Lotniczych: model samolotu RWD-6.

III. Przybylski Stanisław — Poznań. Pkt. 411. Nagroda Firmy Chyliński w Warszawie: plakieta z wizerunkiem Marszałka Piłsudskiego.

Klasa B. Modele belkowe.

I. Stempień Michał — Poznań. Pkt. 981. Nagroda Państw. Zakł. Inżynierji—puhar srebrny.

II. Stempień Michał — Poznań. Pkt. 948. Nagroda Polskich Zakł. Skody: komplet cyrkli.

III. Gawrak Marjan — Kraków. Pkt. 532,8. Nagroda Linji Lotniczych „Lot": puharek.

Klasa C. Modele rekordowe.

I. Wesołowski Stanisław — Warszawa. Pkt. 1145. Nagroda Aeroklubu R. P.: aparat fotograficzny.

II. Sularz Marjan — Kraków. Pkt. 1091. Nagroda firmy Szomański: śmigło z zegarem.

III. Stempień Michał — Poznań. Pkt. 955. Nagroda Zrzeszenia Przemysł. Lotniczych: zegarek kieszonkowy.

Nagroda za nejlepiej wykonany model w gr. amatorów: puharek, dar Koła L. O P. P. przy Państw. Zakł. Inż.—p. Laferski.

W GRUPIE ZAWODOWCÓW

Klasa A. Modele kadłubowe.

I. Pokiziak Alfred — Lwów. Pkt. 588 (model P.). Nagroda Zarz. Gł. LOPP. — 300 zł.

II. Pokiziak Alfred—Lwów. Pkt. 572.5. (model A. P.). Nagroda Zarz. Gł. — 200 zł.

III. Kurasz Wacław — Poznań. Pkt. 259. Nagroda Zarz. Gł. — 100 zł.

Klasa B. Modele belkowe.

I. Sularz Eugenjusz — Kraków. Pkt. 1123 — 250 zł.

II. Sularz Eugenjusz — Kraków. Pkt. 733 — 150 zł.
III. Pokiziak Alfred — Lwów. Pkt. 537 — 80 zł.

Klasa C. Modele rekordowe.

I. Grajeta Bolesław — Poznań. Pkt. 2305 — 350 zł.
II. Błaszczyński Kazimierz — Warszawa. Pkt. 1445 — 250 zł.
III. Błaszczyński Kazimierz — Warszawa. Pkt. 1223 — 150 zł.

Nadto przyznano nagrody:

Za najlepiej wykonany model (200 zł.) p. Grajecie Bolesławowi — Poznań. Za największą ilość punktów uzyskanych (bez względu na klasę i grupę) — rzeźba Zarządu Gł. L. O. P. P. — p. Grajecie.

Za najlepszy czas w grupie amatorów *(Nagroda Wojew. Kom. L. O. P. P. Krakowskiego)* — komplet narzędzi. Wesołowskiemu Stanisławowi z Warszawy. Czas: 80.5 sek.

Za naplepszy czas w grupie zawodowców *(Nagroda Kamitetu Kolej. L. O. P. P. Krakowskiego)* — budzik — Grajecie Bolesławowi — Poznań. Czas: 126 sek.

Pierwszą nagrodę pocieszenia — tacę bronzową, dar Inst. Robót Ręcznych, otrzymał Rżewski z Łodzi.

Drugą nagrodę pocieszenia — postument z samolotem, dar Szkoły im. Konarskiego w Warszawie, otrzymał Pietrow Jerzy z Wilna.

Nagrodę firmy Jurski w Krakowie dla najmłodszego zawodnika, postumencik bronzowy, otrzymał p. Jagiełło ze Lwowa.

Wł. Kozłowski.

Eliminacyjny konkurs modeli w Warszawie

W dniu 20 sierpnia odbył się na lotnisku mokotowskiem eliminacyjny konkurs modeli dla zawodników warszawskich. Ogółem zgłoszono 87 modeli, w czem 72 modele reprezentowały wyniki pracy amatorów, pozostałe zaś, w liczbie 15, zostały wykonane przez instruktorów modelarstwa.

W porównaniu z modelami, jakie widzieliśmy w roku ubiegłym, dał się zauważyć duży postęp, tak w wykonaniu jak i pomysłach konstrukcyjnych, w których przeważała „szkoła" p. K. Błaszczyńskiego, kierownika i instruktora modelarni Koła Młodzieży przy A. W. oraz wielu innych modelarni warszawskich. Piękne, czyste wykończenie, wyraźna myśl projektowania, dążenie, oparte na głębszych studjach, do nadania jaknajlepszych własności aerodynamicznych, umiejętne i trafne naśladowanie rzeczywistych samolotów z uwzględnieniem najnowocześniejszych prądów konstrukcyjnych, cechowały niemal każdy model. Nie było widać modeli, robionych tylko „na wykonanie" lub tylko dla osiągnięcia dobrych własności lotnych. Każdy z nich równie pięknie wyglądał jak i pozwalał przewidywać długi i zrównoważony lot. Licznie były reprezentowane modele kadłubowe, posiadające, bez wyjątku, skrzydła wolnonośne o profilach normalnych samolotowych, tak bardzo zbliżone do swoich pierwowzorów, że niejednokrotnie trudno było oprzeć się złudzeniu, że to tylko modelik a nie jakiś komunikacyjny PWS lub Fokker. W grupie modelarzy-amatorów zwracały powszechną uwagę modele młodego, 16-letniego konstruktora, p. Z. Gryglickiego, którego model kadłubowy typu G. 20 został wyróżniony nagrodą, jako najlepiej wykonany. W grupie instruktorów odznaczały się estetycznym wyglądem, tak w formie jak i wykonaniu, modele p. K. Błaszczyńskiego, kóry zaopatrzył je nietylko w „oszklone" kabinki, ale również i w miniaturowe modeliki silników i kółka, posiadające, oczywiście w odpowiedniem zmniejszeniu, gumy, napompowane powietrzem!

Pomimo „wiszącego w powietrzu" deszczu, którym groziły ze wszystkich stron nadciągające chmury, na starcie zgromadziła się duża ilość widzów, zdradzających szczere zainteresowanie dziedziną modelarstwa lotniczego, co, mówiąc nawiasem, stawia je w rzędzie skutecznego środka propagandy lotniczej, dotychczas nie wykorzystywanego u nas w tym celu.

Zgodnie z wprowadzonym zwyczajem, dla wszelkich imprez lotniczych, organizowanych w Warszawie, i tym razem pogoda pozostawiała wiele do życzenia: porywisty, o nierównem natężeniu i zmiennym kierunku wiatr, częste, choć niezbyt silne deszcze przejściowe, różne dodatkowe zaburzenia powietrzne w postaci wirów, zmuszały



modele do szybkich lądowań, częstych zmian kierunku lotu, który niejednokrotnie, po kilkudziesięciu sekundach unoszenia się w powietrzu, kończył się w pobliżu startu. Pomimo tak niesprzyjających warunków atmosferycznych, a szczególnie deszczu, powodującego duże zwiększenie ciężaru modeli i zniekształcenie profilu skrzydła przez falowanie się papierowego pokrycia, wyniki, osiągnięte przez niektóre modele, można uważać za bardzo dobre. Zgodnie z regulaminem, modele zostały podzielone na 3 kategorje (klasy): A — kadłubowe, B — belkowe i C — rekordowe. Modele kadłubowe i belkowe wykonywały 4 loty: 2 z ręki i 2 z ziemi, przyczem brano pod uwagę najlepsze wyniki z lotów każdego rodzaju, dając 1 punkt za każdy metr przebytej odległości (w linji prostej — od startu do miejsca lądowania) i 10 punktów za każdą sekundę przebywania w powietrzu. Jako ilość p-tów do klasyfikacji brano połowę sumy punktów, uzyskanych za start z ziemi i za start z ręki, doliczając 10% modelom, posiadającym skrzydła profilowane. Modele rekordowe miały prawo odbyć po 3 loty każdy, przy dowolnym sposobie startowania, ilość p-tów do klasyfikacji obliczano jako sumę, uzyskaną za najdłuższy czas trwania lotu i największą przebytą odległość.

W grupie amatorów uzyskali nagrody w kategorji A: *I — Wesołowski Stanisław* (515,5 punktów, start z ziemi: 47 metrów, 27 sek.; start z ręki: 160 metrów, 46 sek.., *II — Jastrzębski Jan* (361 punktów), *III — Gryglicki Zdzisław* (208,5 punktów);

w kategorji B: *I — Wesołowski S.* (789,5 punktów; start z ziemi: 180 m. 55 sek.; start z ręki: 200 m, 50,5 sek.), *II — Hejduk Jerzy* (393,5 pt.), *III — Tarasiński Jerzy* (354 pt.);

w kategorji C: *I — Wesołowski S.* (834 punkty; 254 m, 58 sek.); *II — Pietrzyk Eugenjusz* (503 pt.); *III — Woynowski Ryszard* (345 pt.);

w kategorji juniorów: *I — Świerzyński Zdzisław, II — Myszkorowski Lech.*

Za najlepsze wykonanie modelu nagrodzono p. Z. Gryglickiego.

W grupie instruktorów w kat. A i B pierwszą nagrodę oraz w kat. C pierwszą i drugą, jak również i nagrodę za najlepszy wynik modelu bez względu na kategorję i grupę otrzymał p. Kazimierz Błaszczyński.

Do udziału w zawodach ogólnopolskich zostały zakwalifikowane modele p. p. Wesołowskiego, Jastrzębskiego i Hejduka w grupie amatorów i p. K. Błaszczyńskiego w gr. instruktorów. Na uwagę zasługuje fakt, że zdobywcy nagród I, II i III w kat. A oraz I i II w kat. B jak również I w kat. C i nagrody za najlepiej wykonany model — w grupie amatorów — są przedstawicielami sekcji modelarskiej Koła Młodzieży przy Aeroklubie Warszawskim, pracującej pod kierunkiem p. K. Błaszczyńskiego. Mając tak zdolnych członków i takiego instruktora, Koło Młodzieży powinno zwrócić specjalną uwagę na dalsze doskonalenie się. Możnaby pomyśleć o nowym kierunku konstrukcji modelarskiej i urozmaicić ją np. dwupłatami, które, chociaż b. trudne w wykonaniu, cieszą się na konkursach w Niemczech dużem powodzeniem. Zorganizowanie „wyprawy" modelarskiej na jeden z terenów szybowcowych mogłoby przynieść w wyniku niejeden sukces, a może nawet rekord światowy. Rzucając tę myśl, przewiduję dużo trudności przy jej realizowaniu, jednak przecież: dla chcącego — nic trudnego, a gdy tym chcącym jest młody lotnik — niemożliwości przestają istnieć!



NA FRONCIE SZYBOWCOWYM

Ryszard Adamowicz

W Banne d'Ordanche

Tegoroczny sezon szybowcowy, który zapowiadał się bardzo bogato pod względem imprez międzynarodowych, wypadł zupełnie inaczej niż to projektowano w czasie posiedzeń „Istusa": w Gersfeldzie w roku zeszłym i w Paryżu w styczniu br.

Wiele przyczyn, prostych i skomplikowanych, złożyło się na to, że nie doszły do skutku pierwsze międzynarodowe zawody szybowcowe w Rhön. Ta zmiana programu pociągnęła za sobą również odwołanie zapowiedzianego na koniec sierpnia week-endu szybowcowego w Banne d'Ordanche; tembardziej, że ani gospodarze nie upierali się przy zaproszeniu licznych zagranicznych gości, ani też goście ci nie wykazywali zdecydowanych chęci do licznych odwiedzin.

W mniejszym również zakresie odbyły się pokazy szybowcowe w Gödöllö, gdzie jednak mogliśmy zademonstrować nasz dorobek szybowcowy na terenie licznego zjazdu harcerzy z całego świata.

Ponieważ jednak zlot na Węgrzech dawał tylko przegląd międzynarodowej pracy szybowcowej w organizacjach harcerskich, które stanowią tylko drobną część zwolenników tego sportu w poszczególnych państwach, koniecznym stał się wyjazd naszych szybowników w świat, żeby się przekonać, co na tym świecie słychać nowego w szybownictwie.

Konieczność oszczędnościowa kazała wyprawę tę zorganizować możliwie ekonomicznie. Osoby były wybrane ściśle według zadań.

W Niemczech trzeba było zobaczyć nowe konstrukcje i postępy w wyszkoleniu. Stąd wyjazd do Rhön inżynierów: Grzeszczyka i Czerwińskiego oraz kierownika Bezmiechowej, p. Łopatniuka.

We Francji trzeba było zapoznać się zbliska z organizacją centrum szybowcowego francuskiego i złożyć wizytę naszym przyjaciołom, z którymi zadzierzgnęliśmy stosunki przyjazne od roku zeszłego, a których serdecznych zaprosin nie można było pozostawić bez odpowiedzi.

Ta misja przypadła mi w udziale.

Zacząłem od odwiedzania w Paryżu siedziby „Avii", gdzie dowiedziałem się, że w miesiącach letnich cała „Avia" znajduje się w Banne d'Ordanche, a w biurze paryskiem w okresie tym urzęduje tylko jedna sekretarka, kierująca całą korespondencję do obozu.

Wyjechałem więc do Mont Dore, najbliższej stacji kolejowej od Banne d'Ordanche, skonstatowawszy poprzednio na podstawie informacyj w Aeroklubie Francji, że wyjazd do St. Inglevert (koło Boulogne) jest niepotrzebny, bo centrum to jeszcze nie jest uruchomione.

Mont Dore jest stacją klimatyczną, pięknie położoną w górach Owernji, sięgającą swą historją rzymskich czasów. Cudownie zabudowane, z licznemi hotelami, do luksusowych włącznie. Tak Mont Dore i Banne d'Ordanche, jak i stolica Owernji Clermont Ferand, leżą wśród gór wysokich ca 1500 m. nad poziom morza a odległe są około 400 km. na południe od Paryża.

Do obozu, zwanego od nazwy najbliższego szczytu Banne d'Ordanche, którego łagodne i rozległe stoki są używane jako tereny szybowcowe, dojeżdża się samochodem po doskonałej i bardzo malowniczej drodze. Pomimo dużej wysokości nagich skał, takich, jak np. na Wasserkuppe, — niema.

Obóz składa się z trzech baraków, dwóch hangarów i schroniska dla meteorologa. Baraki są drewniane, ale solidnie i bardzo gustownie zbudowane.

Jeden barak — to mieszkania kierowników i kancelarje, drugi — pomieszczenia sypialne dla elewów, trzeci — to kuchnia, jadalnie i kantyna. W jednym hangarze (blaszanym) mieści się warsztat, drugi hangar (Bessoneau) mieści w sobie szybowce. Pojemność Banne d'Ordanche nie jest jeszcze wystarczającą. Równocześnie szkolić się może 24 uczniów, którzy mają do dyspozycji około 7 szybowców (z szybowcami rasowemi jest jednak jeszcze bardzo skromnie).

Szybowce są wyciągane na górę przez gąsienicowe samochody Citroëna, które również są używane do naciągania lin startowych.

Szkolić się w Banne d'Ordanche mogą się tylko członkowie klubów, których przyjmują do obozu na okres miesiąca za opłatą ryczałtową 1000 franków, w czem mieści się opłata za wyszkolenie, mieszkanie i utrzymanie. Przygotowanie w pilotażu, czy teorji nie jest wymagane. Kierownictwo nie przyjmuje też żadnej gwarancji za to, czy po miesiącu wyjedzie dany uczeń z dyplomem A, B czy też C. Otrzymuje w tym czasie tyle wiadomości teoretycznych i praktycznych, na wiele pozwolą zdolności indywidualne ucznia, no i warunki meteorologiczne. Częste mgły lub cisze bardzo utrudniają szkolenie praktyczne. Dążeniem kierownictwa obozu jest przygotowywanie pilotów szybowcowych, którzy spełnialiby w swoich osiedlach funkcje instruktorów. W przyszłości będą mogli szkolić się w Banne d'Ordanche tylko tacy kandydaci, którzy posiadać będą już przed przybyciem do obozu potrzebne kwalifikacje wstępne.

Już dziś jednak personel instruktorski, kierowniczy jest nastawiony na danie pełnego instruktorskiego wyszkolenia.

Kierownictwo ogólne leży w rękach dyrektora Massnet, kierownikiem technicznym jest młody ale znany już francuski konstruktor szybowcowy, inżynier Jarlaud, rozporządzający dowolnie siłami pomocniczemi. Szefem pilotażu jest pilot żaglowy i motorowy p. Bouvier, pod którego rozkazami pracuje 4 instruktorów. Sprawy gospodarcze spoczywają w rękach dyrektora administracyjnego „Avii", p. Fossier.

Jeśli się do tego doda brak trosk finansowych kierownictwa o wszelkie wydatki administracyjno-gospodarcze i o wszelkie potrzeby, mające za zadanie ułatwienie i uprzyjemnienie pobytu w obozie, duże poparcie wszelkich władz itd. — to można zazdrościć warunków pracy w francuskiem centrum szybowcowem.

Nic też dziwnego, że kierownicy „Avii" chwalą sobie bardzo paromiesięczną banicję z Paryża w góry Owernji. Każdy z nich ma do swej dyspozycji mile urządzony pokoik, z cudownym widokiem i ma możność w ciągu dwudziestu minut znaleźć się w Mont Dore, Royat, Baurbaule, czy innej miejscowości obfitujących w pierwszorzędne lokale rozrywkowe, liczne towarzystwa i wszelkie przyjemności, które Francja w swych miejscach kuracyjnych daje gościom. Naturalnie że braku samochodów nie odczuwa się w Banne d'Ordanche. Tu muszę zaznaczyć, że przyjmowany byłem przez miłych gospodarzy francuskich z gościnnością, która zasługuje na wdzięczność i miana conajmniej polskiej! Czuło się przez cały czas nie oficjalną uprzejmość

lecz prawdziwą, koleżeńską, szczerą gościnność.

Praca „Avii" w Banne d'Ordanche jest specjalnie popierana przez Aeroklub Owernji z siedzibą w Clermont Ferand, który jest twórcą tego centrum grającego w ruchu szybowcowym we Francji podobną rolę, jak Klub Lwowski w Polsce.

Jeśli chodzi o zamierzenia Francuzów w szybownictwie na najbliższą przyszłość, to zaznaczyć należy dwa kierunki. Pierwszy, to postanowione premjowanie pieniężne kół szybowcowych, które własnym sumptem sprawią sobie szybowiec. Premje te są zależne od klasy szybowca i mogą się wahać od 25 do 75% ceny. Drugie, to zainteresowanie się konkretne szybownictwem, jako szkoleniem wstępnem, — czynników wojskowych. W Banne d'Ordanche poznałem kilku oficerów wojsk lotniczych, przechodzących tam wyszkolenie, którzy mają pełnić funkcje instruktorów szybownictwa w swoich formacjach. Sprawa wykorzystania szybownictwa dla celów szkolenia motorowego nie jest jeszcze we Francji uregulowana.

Oceniając zupełnie bezstronnie stan obecny szybownictwa we Francji, musimy stwierdzić, że organizacja ruchu szybowcowego jest już najzupełniej rozbudowana i dojrzała na wszystkich szczeblach i że nie brak temu ruchowi ani środków, ani opieki władz, ani popularności. Jeśli jednak chodzi o sprzęt treningowy i rasowy oraz o doskonalenie pilotów szybowcowych, to jeszcze jest sporo do zrobienia a praca ta jest na najlepszej drodze. Z całym objektywizmem można jednak powiedzieć, że nasze szybownictwo nie potrzebuje się wstydzić porównania z dorobkiem szybowcowym naszych przyjaciół we Francji, co zresztą jest tam wysoce oceniane.

Kierownicy „Avii" bez żadnych ceregieli podkreślają w rozmowach naszą wyższość w wielu działach szybownictwa i nietylko interesują się bardzo pracą naszego szybownictwa, lecz ją znają bardzo dokładnie. „Skrzydlata Polska" jest pismem w tych sferach popularnem i pilnie studjowanem. Wiadomości czerpane drogą rozmów i lektury o ruchu szybowcowym w Polsce są podawane wszystkim kołom szybowcowym w biuletynach „Avii".

O organizacji i stanie sprzętu szybownictwa francuskiego nic nowego nie mam do zakomunikowania. Wszelkie wiadomości drukowane w poprzednich numerach „Skrzydlatej" są w dalszym ciągu aktualne.

Rezultaty tegoroczne wyszkoleniowe będę mógł podać po zakończeniu obecnego sezonu w Banne d'Ordanche.

W ciągu parodniowych rozmów były poruszane, naturalnie, i sprawy organizacji międzynarodowej szybownictwa. Tak samo jak u nas, tak i we Francji jest aktualne pytanie, czy wobec istnienia Komisji szybowcowej F. A. I. jest konieczne istnienie „Istusa"? Bierze się tu pod uwagę jednak różne cele obydwu instytucyj, z których każda ma dziś odrębny zakres pracy. Zagadnienie to będzie przypuszczalnie rozstrzygnięte w niedługim czasie. Niezależnie jednak od tej decyzji, nie ulega wątpliwości, że skład osobowy prezydjum „Istusa" ulegnie zmianie, ponieważ trzyletnia kadencja obecnego prezydjum już jest skończona. Wyborów należy spodziewać się w zimie. Co do zawodów szybowcowych międzynarodowych w roku przyszłym, to zdaje się w „roku Challenge'owym" nie należy się spodziewać jakiejś imprezy większej. Jeślibyśmy jednak mogli zaprosić w roku przyszłym gości zagranicznych do Polski—czy w charakterze zawodników czy obserwatorów — to inicjatywa taka byłaby bardzo mile widziana we Francji i w wielu innych państwach, gdzie ruch szybowcowy rozwija się a gdzie posiadamy wielu przyjaciół i wiele sympatji. A możemy z całym objektywizmem stwierdzić, że i w tej dziedzinie — jak i w wielu innych — z przejawów żywotności dzisiejszej Polski mamy już co pokazać zagranicy!

Słowianie w Bezmiechowej

10-go sierpnia zakończył się w Bezmiechowej pierwszy w Polsce kurs, w którym brali udział cudzoziemcy, a mianowicie siedmiu Czechów i jeden Jugosłowianin. Kurs ten, nieobjęty programem Szkoły, uruchomiony został specjalnie dla grupy zagranicznej, która w lipcu ukończyła szkolenie początkowe w Polichnie. Przed przyjazdem do Bezmiechowej goście nasi zwiedzili lotnisko we Lwowie, gdzie w tym czasie odbywały się loty na szybowcach wleczonych za samolotem. Tam zapoznali się z czołowemi polskiemi konstrukcjami szybowcowemi oraz z pilotami wyczynowymi.

Kurs w Bezmiechowej trwał 3 tygodnie, od 20.VII do 10.VIII i dał wyniki pozytywne. Sześciu szkolonych uzyskało urzędową kategorję C, zaś jeden kat. C sportową. Ogółem wykonano 276 lotów w czasie ogólnym 15 godzin 24 minut. Należy zaznaczyć, że wszyscy wyszkoleni, z wyjątkiem p. Szpaka, są pilotami szybowcowymi „czystej krwi", t. j. nie byli poprzednio pilotami motorowymi.

Tabor kursu składał się z trzech „Wron" oraz jednej „Czajki" kabinkowej. Kilka lotów wykonali uczestnicy kursu na szybowcach ITS i CW-II. W czasie kursu miały miejsce jedynie dwa wypadki uszkodzenia szybowców. Z powodu braku szybowców treningowych dużą ilość warunkowych lotów żaglowych wykonano na „Wronach". Szybowce te cieszyły się wśród uczniów ogólną sympatją i uznaniem dla ich doskonałych własności lotniczych oraz praktyczności w użyciu. Pierwszy uzyskał kategorję C p. Szpak, wykonując swój piąty lot żaglowy na szybowcu ITS w dniu 4.VIII.

Cała grupa zachowywała się wzorowo, przynosząc zaszczyt swoim klubom. W przyszłym roku spodziewamy się ujrzeć naszych miłych gości na treningu w Bezmiechowej.

Bb.



Stoją od lewej: pp. Szpak, Slovak, instr. Baranowski, Cijan, Plšek, Hanák. Siedzą: pp. Budil, Pandula i Kurka.

14ste Zawody szybowcowe w Rhön



Zgodnie z przewidywaniami prof. Waltera Georgii, i wobec rozwoju, jaki osiągnęło szybownictwo w ostatniem sześcioleciu, nie należało spodziewać się w tym roku na zawodach w Rhön realizacji niezwykle sensacyjnych wyczynów. Rhön powinno się uważać jako wyższą szkolę wydoskonalenia kadr najlepszych pilotów, którzy na zawodach mają sposobność spotkać się z asami szybownictwa i zdobyć wiedzę i doświadczenie, oraz jako przegląd najnowszych interesujących konstrukcyj w dziedzinie szybowców wyczynowych. Oczywiście, możliwości nowych wyczynów przy sprzyjających warunkach zawsze istnieją. W bieżącym roku, mimo niepomyślnych warunków (słaba termika i wiatr), dokonano paru pięknych przelotów; z tych najdłuższy przelot 176 km. Wolfa Hirtha i 164 km. P. Riedla *).

W dniu 21 sierpnia nastąpiło rozdanie nagród.

Pierwszą nagrodę w wysokości 3000 mk. za najdłuższy przelot przyznano dwum pilotom: Hirthowi za przelot 176 km. na „Moazagotl" (1.552 mk.) i Riedlowi za przelot 164 km. na „Fafnirze" (1.448 mk.).



Nagroda za wysokość 2.000 m. ponad start, wynosząca 4000 mk., nie została w tym roku przyznana, gdyż żaden z pilotów nie był w stanie wypełnić wymaganych warunków.

Nagrodę 1.500 mk. za osiągniętą wysokość minimum 1000 m. ponad start otrzymał van Dieken na szybowcu „Die vom Niederrheim" za wysokość 1.445 m. ponad start.

Nagrodę za lot na długotrwałość minimum dwunastogodzinny — 2000 mk. zdobył Hakenjos, który na „Lore" utrzymał się w powietrzu przez 13 h. 32 min.

3000 mk. za przelot do Kissinger Hütte i z powrotem z lądowaniem na miejscu startu rozdzielono po połowie pilotom: Dittmarowi na „Condorze" i Riedlowi na „Fafnirze".

Nagrody za największą sumę lotów na czas otrzymali: Richter na „Pommernland" — 41 h. 47 min., Utech na „Darmstadt" — 21 h. 2 min., Glaser na „Musterle" — 20 h. 40 min.

Nagrody za najwyższą sumę wysokości ponad start:

Krekel na „Thermikus" — 7 lotów 4.016 m., Pernthaler na „Askania" — 6 lotów 3.372 m., Glaser na „Musterle" 5 lotów 2.286 m.

Nagrody za największą sumę odległości przelecianych:

Krekel na „Thermikus" za 4 loty 256,8 km., Baur na „Fledermaus" za 4 loty 230,4 km., Utech za 3 loty 113,1 km. Riedel, który przeleciał ogółem odległość około 500 km., nie mógł być nagrodzony w tej kategorji, gdyż uzyskał nagrodę za swój najdłuższy przelot.

Poza wymienionemi nagrodami, za specjalne wyczyny i za największą sumę wyczynów poszczególnych kategoryj rozdzielił prof. Georgii szereg cennych nagród honorowych, pocieszenia i premji specjalnych, naznaczonych na poszczególne dnie, za konstrukcję i budowę itp. Interesującem jest, że jako nagrody honorowe rozdawano między innemi szybowce wyczynowe. Przykład godny naśladowania!

Nowe szybowisko żaglowe — Pińczów

Wzgórza pińczowskie, ciągnące się wzdłuż rzeki Nidy, od Pińczowa niemal do Buska, już oddawna nęciły do zorganizowania tam wyprawy badawczej, mającej na celu ustalenie przydatności tych wzgórz do lotów bezsilnikowych żaglowych. Próby podejmowane w roku ubiegłym potwierdziły te przypuszczenia, jednak poważniejszych lotów nie dokonano z powodu braku odpowiednich wiatrów.

Obecnie, na zlecenie Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P. w Kielcach, Kierownictwo Szkoły Szybowcowej w Polichnie urządziło w dn. 17.VIII — 1.IX b. r. drugą wyprawę badawczą do Pińczowa.

Wyniki tej drugiej wyprawy są już zupełnie pozytywne. Ustalono, że wzgórza pińczowskie nadają się do lotów żaglowych przy wiatrach północnym, południowym i zachodnim, a zatem szybowisko pińczowskie jest, jak dotąd, jedynem w Polsce, które ma tak sprzyjające warunki dla lotów żaglowych.

Tabor wyprawy stanowiły dwa szybowce: „Czajka" kabinkowa oraz „Wrona", oba ze Szkoły w Polichnie. Loty doświadczalne dokonywali: kierownik Szkoły w Polichnie, p. T. Ciastuła, instruktor Szkoły p. K. Plenkiewicz i p. Jerzy Palusiński.

Wał pińczowski stanowi płaskowzgórze ciągnące się z zachodu na wschód, na przestrzeni paru kilometrów. Szerokość płaskiego szczytu waha się w granicach 600 do 800 metrów. Część wzgórza nadająca się do żaglowania posiada ca $1^1/_2$ km. długości. Zbocze południowe i północne, o różnicy poziomów startu i przedpola ca 100 metrów, jest bardzo strome i pozwala na żaglowanie przy wiatrach nawet bardzo słabych. Zbocze zachodnie, o różnicy poziomów ca 65 metrów, posiada długość użyteczną około 600 metrów. Przedpola wszystkich wymienionych zboczy są zupełnie płaskie i otwarte na przestrzeni kilkunastu kilometrów. Grunt samych zboczy zupełnie miękki, miejscami, a zwłaszcza na płaskim szczycie piaski.

Warunki atmosferyczne w czasie trwania badawczej wyprawy były bardzo niekorzystne. Przez siedem pierwszych dni panowały porywiste i bardzo silne, bo dochodzące do 23 m/sek, wiatry zachodnie, połączone z ustawicznie padającym deszczem. Wiejący przez niecałą godzinę wiatr południowy 6 do 7 m/sek., wywołany zbliżającą się chmurą pozwolił na wykonanie lotu, na zboczu południowem, trwającego 22 minuty. Był to jedyny lot na tem zboczu, który jednak w zupełności potwierdził przypuszczenia możliwości

*) W następnym numerze podamy opis nowych konstrukcyj pióra inż. W. Czerwińskiego.

żaglowania przy wietrze południowym, gdyż został przerwany wskutek deszczu i zupełnego ucichnięcia wiatru po przejściu chmury.

Zbocze południowe jest ze wszystkich najlepsze, a wykonywanie tam kilkugodzinnych lotów jest zupełnie łatwe i możliwe przy odpowiednich warunkach. Czas lotu ślizgowego z tego zbocza, w ciszy, na szybowcu „Czajka" wynosi 2 minuty. Zupełny brak wiatru północnego nie pozwolił na oblatanie północnego zbocza, jednak analogiczny układ terenowy pozwala przypuszczać, iż da się na nim wykonywać to samo, co na zboczu południowem.

Rewelacyjną i najważniejszą rzeczą jest to, iż teren w Pińczowie posiada zbocze pozwalające żaglować przy wietrze zachodnim, wiejącym tu bardzo często. Na zboczu tem wykonano kilkanaście lotów w czasie około 7-miu godzin, między innemi lot trwający 4 godziny 8 minut, 1 godz. 11 minut, 20 minut oraz parę lotów kilkaminutowych, przy wietrze 6 do 9 m/sek. Lotów tych dokonano na szybowcu „Czajka". Żaglowanie na tym zboczu na szybowcu szkolnym „Wrona" jest możliwe przy wietrze nieco silniejszym. Należy przypuszczać, iż na zboczu południowem i północnem możliwe będzie żaglowanie na „Wronie". Podkreślić wypada, że zachodnie zbocze w Pińczowie jest jedynem w Polsce, pozwalającem na żaglowanie przy wietrze zachodnim, a płaski szczyt góry pozwala na lądowanie na nim bez żadnych trudności i niebezpieczeństwa. Lądowań takich wykonano parę w czasie trwania wyprawy. Wyniki osiągnięte byłyby niewątpliwie lepsze, gdyby istniały prądy termiczne, które ze względu na charakter terenu mogą być b. silne; tymczasem wszystkie loty wykonane były w dnie zimne i pochmurne.

Na podstawie osiągniętych wyników można stwierdzić, iż tereny w Pińczowie nadają się pierwszorzędnie do szkolenia w kat. C. i wykonywania lotów żaglowych. W związku z tem Wojewódzki Komitet L. O. P. P. w Kielcach zamierza przeprowadzić tam w przyszłości kurs szkolny kat. C. Ważną rzeczą jest, iż teren znajduje się w pobliżu miasta Pińczowa, gdzie cały kompleks budynków po dawnych koszarach może być oddany do dyspozycji Komitetu Wojewódzkiego. Budynki te w zupełności nadają się zarówno na mieszkania jak i na hangar, po drobnych przeróbkach. Tam też ulokowała się cała wyprawa razem z taborem. Ze względu na to, iż wszystkie zbocza są to ziemie orne, szkolenie odbywać się może dopiero po pierwszym sierpnia, celem uniknięcia płacenia odszkodowań polowych. Wobec tego, iż tereny Szkoły Szybowcowej w Polichnie są idealne, jeśli chodzi o szkolenie początkowe, będzie ona nadal szkoliła w kat. A i B, natomiast Pińczów może stać się filją Szkoły w Polichnie, gdzie od 1-go sierpnia do 1-go listopada odbywać się będzie szkolenie w kat. C.

Prace Miejskiego Ośrodka Szybowcowego

Miejski Ośrodek Szybowcowy ogłosił komunikat datowany dnia 14.9 r. b., zawierający program prac placówki od 17.IX do 20.X — 33.

Kurs lotów wleczonych za samolotem dla pilotów kat. C oraz motorowych, odbędzie się w końcu września.

Loty za samochodem odbywać się będą każdego dnia w wyżej wspomnianym okresie. Osoby szkolące się do kat. A lub B podzielone będą na 6 grup, których kierownikami będą inż. Challier, inż. Rękawek, inż. Janik oraz p. Oleński. Każda grupa będzie miała przeznaczony dla siebie okres oraz godziny szkolenia. Szkolenie w Ośrodku dostępne jest dla wszystkich kół szybowcowych z terenu O. K. S. Warsz. i dla osób niestowarzyszonych, pierwszeństwo jednak mają koła zrzeszone w O. K. S. Warsz. Wraz z normalnem szkoleniem za samochodem odbędzie się kurs instruktorski w okresie od 1 do 12.X, obejmujący wszelkie rodzaje lotów za samochodem (szkolne, wysokie, szkolne przy niewłaściwej szybkości), obserwację lotów grupy szkolnej, wykłady teoretyczne, współinstruowanie, pomoc instruktorska, nadzór nad taborem i t. d. W miarę wolnych miejsc w grupie szkolnej, przyjmowani będą do niej piloci motorowi. Od kandydatów wymaga się przy zgłoszeniu: zaświadczenia lekarskiego, ukończenia kursu teoretycznego oraz wniesienia całkowitej opłaty. Kandydaci na kurs instruktorski przedstawić muszą dyplom kat. C urzędowej.

Warsztaty Szybowcowe Zw. Awiatycznego we Lwowie

Warsztaty Szybowcowe Związku Awiatycznego Studentów Politechniki Lwowskiej uległy ostatnio reorganizacji, konstytuując się jako spółka z ogr. odp. Związek Awiatyczny St. Pol. Lwow., istniejący od 1909 r., jak wiadomo położył wielkie zasługi w powstaniu szybownictwa polskiego. Warsztaty Związku dały pierwsze w Polsce udatne konstrukcje szybowcowe: pierwsze szybowce szkolne (CW-I, CW-III), treningowy CW-II i rekordowy, dwumiejscowy CW-IV.

Wytwórnia prototypów, stosując się do nowych potrzeb szybownictwa, przeszła na produkcję ustalonych i wypróbowanych typów szybowców. W roku bieżącym, poza prototypem szybowca treningowego, warsztaty wyprodukowały nowy szybowiec szkolny „Skaut" typu CWJ-bis, odznaczający się dużą prostotą montażu i wymiennością części składowych.

Wprowadzenie znacznego kapitału obrotowego, zgrupowanie wszystkich konstruktorów Lwowa (inż. W. Czerwiński, inż. Wł. Jaworski, inż. A. Nowotny), objęcie stanowiska dyrektora firmy przez p. T. Zaleskiego (biorącego udział w pracy aeroklubów jeszcze w r. 1929) oraz czynna pomoc w reorganizacji Warsztatów dr. K. Czarkowskiego-Golejewskiego stwarza dla nowej wytwórni warunki pomyślnego rozwoju. Doświadczenie konstruktorów i praktyka budowy, osiągnięte podstawy finansowe oraz sprawność administracyjna pozwalają stawiać jaknajlepsze horoskopy na przyszłość.

Nowej placówce życzymy ze swej strony pomyślności i owocnej pracy dla dobra polskiego szybownictwa.

Echa udziału polskich harcerzy szybowników w Jamboree

We francuskim tygodniku „Les Ailes", w artykule o szybownictwie na Jamboree w Gödöllö podkreśla p. E. Debord znaczenie i szybki rozwój idei lotnictwa bezsilnikowego wśród skautów, którego rozpowszechnienie zainicjowali harcerze polscy, węgierscy i austrjaccy.

„Po raz pierwszy i ku wielkiemu żdziwieniu związków francuskich można było widzieć tego rodzaju pokazy harcerzy-lotników" — pisze p. Debord. „W pokazach lotniczych brały udział trzy państwa: Polska, Węgry i Austrja. Prawdę mówiąc ostatni z tych krajów stoi zaledwie u progu działalności lotniczej harcerstwa. Przeciwnie, tam gdzie można się było spodziewać dopiero zapoczątkowanego ruchu, w Polsce i na Węgrzech, znaleziono stowarzyszenia świetnie postawione i cudownie wyszkolone".

P. Debord podkreślił również skład grupy polskiej, posiadającej 6 szybowców, w tem dwa rekordowe i udział w Jamboree rekordzisty Polski, p. Mynarskiego, który wykonał szereg pięknych lotów.

W Banne d'Ordanche

Tydzień szybownictwa (27.VIII—3.IX.) nie przyniósł żadnych interesujących wyczynów. Najdłuższym lotem, jaki zanotowano, był lot Kronfelda, który trwał 1 h. 30 min. Jak wiadomo, Kronfeld dokonał w miesiącach letnich licznych lotów wleczonych i serji propagandowych pokazów szybowcowych w różnych miejscowościach Francji i Belgji.

Zawody szybowcowe w Anglji

Odbędą się one w dniach 7 i 8 października br. W dniu 24 sierpnia pilot Collins na szybowcu „Professor" przeleciał 35 km. Wynik ten dowodzi znacznego postępu szybownictwa angielskiego.



KRONIKA POLSKA



2-gi Meeting Lotniczy we Lwowie. — Aeroklub Lwowski, wzorem roku ubiegłego urządza dnia 30 września i 1-ego października, imprezę pod nazwą 2-gi Meeting Lotniczy we Lwowie, na lotnisku Skniłowskiem.

Program zawodów przewiduje zlot gwiaździsty do Lwowa (dwóch kategoryj) oraz wyścig w obwodzie zamkniętym o nagrodę miasta Lwowa.

Regulamin zawodów dzieli zlot gwiaździsty do Lwowa na dwie klasy, co jest inowacją meetingu. Zawodnicy startujący w klasie pierwszej obowiązani są przelecieć dowolnie obraną trasę, niekrótszą jednak od 200 km, w dniu 30 września, przyczem brana będzie pod uwagę ilość przelecianych kilometrów, ilość międzylądowań oraz regularność w stosunku do zadeklarowanej szybkości. Obowiązkowe jest lądowanie na lotnisku w Łucku, w dowolnej porze dnia.

Druga kategorja obejmuje zlot, który może składać się z szeregu etapów i trwać trzy dni. Etapy nie mogą być zasadniczo mniejsze niż 400 km. W tej kategorji na punktację wpływać będą: długość przebytej trasy, długość przelatywanych etapów (punktowane będą kilometry powyżej 400 km), ilość międzylądowań, moc silnika, szybkość, przyczem odnośnie dwu ostatnich wartości, wzór forytuje maszyny o mniejszej mocy i szybkości.

Meeting zeszłoroczny obejmował tylko zlot zbliżony do zlotu klasy pierwszej.

Inowacją też będzie nieznana w Polsce konkurencja punktualnego przybycia. Uczestnicy, zapisani do tej próby, będą musieli przybyć do Lwowa o godzinie 17-ej. Za czas lądowania liczy się moment dotknięcia kołami lotniska w prostokącie prostopadłym do kierunku wiatru, szerokości 150 m., a długości 300 m. Lądowanie poza oznaczonym prostokątem lub poza okresem czasu od godz. 16.55 do godz. 17.05 równoznaczne jest z dyskwalifikacją zawodnika w tej konkurencji.

Wyścig w obwodzie zamkniętym o nagrodę miasta Lwowa odbędzie się na trasie o długości 55 km. Zawodnicy przelecą pięć razy odcinek od środka lotniska w Skniłowie z napisem „Lwów" do radjostacji Polskiego Radja, gdzie umieszczone będą punkty kontrolne. Czas startu poszczególnych maszyn wyznaczony będzie w zależności od oznaczonej dla każdego samolotu szybkości (podanej w regulaminie), tak, że zwycięzca wyścigu pierwszy minie metę.

Obchód rocznicy śmierci bohaterów polskich w Cierlicku. Dnia 10 września, w bolesną rocznicę śmierci bohaterskich zwycięzców Challenge'u, na miejscu katastrofy w Cierlicku Dolnym w Czechosłowacji odbyła się wspaniała manifestacja, wykazująca ogrom kultu, jaki żywią dla przedwcześnie poległych na polu chwały lotników oba zbratane narody.

W uroczystości wzięło udział około 30 tysięcy osób, zarówno z Czechosłowacji, jak i z Polski.

Na podjum zajęli miejsca żona i ojciec kpt. Żwirki, oraz siostra i brat stryjeczny inż. Wigury, przedstawiciele władz cywilnych i wojskowych czechosłowackich i polskich, reprezentanci Aeroklubów oraz szereg organizacji z całego Śląska.

Oprócz tego wzięli udział pp. ppłk. Rohoziński, naczelnik Stopczyński z Województwa Śląskiego, dyr. Sokołowski w zastępstwie Wojewody Grażyńskiego, inż. Królikiewicz z ramienia Fundacji inż. Żwirki i Wigury, trzech generałów czeskich z dowódcą dywizji w Cieszynie na czele, delegacja 2 pułku lotniczego, 60 oficerów czechosłowackich i nieprzeliczone rzesze ludności z całego Śląska.

Po mszy, odprawionej przez ks. dziekana Knypsa, oraz ks. ewangelickiego Cebera, wygłosił przemówienie imieniem Rządu polskiego, Aeroklubów i L. O. P. P. oraz Fundacji im. Żwirki i Wigury, konsul dr. Rypa.

Po nim zabierali głos pp. dr. Leon Wolf w imieniu polskiej ludności w Czechosłowacji i w imieniu komitetu budowy pomnika bohaterów w Cierlicku, wice-perzes dr. Zaczek imieniem Aeroklubu Czechosłowacji, oraz obaj księża.

Po mszy i przemówieniach odegrano hymny polski i czechosłowacki, poczem olbrzymim pochodem udano się na miejsce katastrofy, gdzie złożono nieprzeliczone ilości wieńców.

Nagrobek dla Żwirki i Wigury. — W łonie Fundacji im. Żwirki i Wigury powstała inicjatywa zebrania funduszu, potrzebnego na budowę nagrobka dla bohaterskich lotników na cmentarzu powązkowskim. W tym celu zwrócono się do poszczególnych lotniczych formacyj wojskowych z projektem opodatkowania się dobrowolnego oficerów i podoficerów na ten cel. Fundacja zwróci się też do poszczególnych klubów i cywilnego personelu latającego z podobnemi projektami. Koszt nagrobka około 12 tys. zł.

Stypendjum im. Żwirki i Wigury. — Komitet Fundacji im. Żwirki i Wigury uchwalił stworzyć stypendjum dla studenta Sekcji Lotniczej, Wydziału Mechanicznego Politechniki Warszawskiej, który wykaże się prawdziwem zamiłowaniem i zdolnościami w dziedzinie lotnictwa.

Atlas lotnisk polskich. Ukazał się w sprzedaży „Atlas lotnisk polskich", wydany przez Ministertswo Komunikacji. Atlas ten składa się z kolorowych map w skali 1:20.000 wszystkich lotnisk w Polsce oraz tekstu objaśniającego położenie każdego lotniska w czterech językach, a mianowicie: polskim, francuskim, niemieckim i angielskim. Ceny wymienionego atlasu są następujące:

Egzemplarz nieoprawny, w języku polskim zł. 30.—, egz. oprawny w płótno w języku polskim zł. 40.—, egz. nieoprawny w języku polskim i jednym z obcych (w tekturowej teczce) zł. 50.—, egz. oprawny w płótno w języku polskim i jednym z obcych zł. 70.—.

Atlas jest do nabycia w następujących księgarniach:

Główna Księgarnia Wojskowa — Warszawa. Nowy Świat 69; Gebethner i Wolf — Kraków, J. Idzikowski — Bydgoszcz, T. Mikulski — Katowice, Księgarnia Katolicka — Katowice, J. Zawadzki — Wilno, St. Malinowski — Lwów, W. Górski i G. Tetzlaw — Poznań, J. Wojciechowski — Toruń, Drukarnia i Księgarnia Św. Wojciecha — Poznań, S. Seipelt — Łódź, Ossolineum — Lwów.

L. O. P. P. a Pożyczka Narodowa. — W zrozumieniu doniosłego celu, jakim jest Pożyczka Narodowa, Zarząd Główny Ligi zdecydował jednomyślnie subskrybować Pożyczkę Narodową w kwocie zł. 10.000 i zwrócił się z odpowiednim apelem o subskrypcję do zarządów Komitetów Wojewódzkich.

Jednocześnie urzędnicy Zarządu Głównego L. O. P. P. uchwalili jednomyślnie zakupić Pożyczkę Narodową w wysokości 75% uposażenia miesięcznego dla pobierających poniżej 500 zł. oraz w wysokości 100% uposażenia miesięcznego dla pobierających powyżej 500 zł. miesięcznie.

Pozatem Zarząd Główny zalecił wszystkim Kołom L. O. P. P. w ilości 12.880 przystąpienie do współpracy z lokalnemi Komitetami Pożyczki Narodowej.

Działalność Oddziału Lotniczego Związku Strzeleckiego P. Z. Inż. — Oddział Lotn. Związku Strzeleckiego Państw. Zakł. Inż. przejawia bardzo żywą działalność.

Na kurs szybowcowy, urządzony przez Aeroklub Warszawski zgłoszono 73 członków, z czego 32-ch zdało egzaminy teoretyczne. Trzech z nich odrzuciła komisja lekarska Poradni Sportowej Ośrodka W. F. i P. W. Reszta rozpoczęła szkolenie za samochodem na lotnisku mokotowskiem, pod kierunkiem p. inż. Challier'a. W ciągu roku obecnego przeprowadzono afiljację oddziału do Aeroklubu Warszawskiego, na zasadzie której szkolenie członków „Strzelca" przy P. Z. Inż. odbywało się na szybowcach A. W. Oddział dostarczył ze swej strony jednego samochodu Ursus A-70 do transportu szybowców oraz materjały pędne.

Warsztaty oddziału przystąpiły do budowy kilku szybowców szkolnych typu „Wrona", które mają być skończone jeszcze przed końcem bieżącego sezonu.

Odczyty w Związku Inżynierów Lotniczych. Związek Inżynierów Lotniczych wznowił zebrania odczytowe, przerwane w okresie feryj letnich. W dniu 15 września p. inż. Z. Ciołkosz wygłosił interesujące sprawozdanie z wystawy londyńskiej i święta R. A. F. w czerwcu r. b. W październiku wygłosi odczyt o przemyśle włoskim p. inż. M. Bartel.

Lipiec w polskiej komunikacji lotniczej. W mies. lipcu r. b. przewiezione zostało na naszych linjach w 726-ciu lotach: 2520 pasażerów (w mies. lipcu 1932 tylko 1575), 24519 kg. bagażu, 13794 kg. towarów, 1710,9 kg. gazet i 2179 kg. poczty, t. j. około 100.000 listów. W sezonie obecnym największą frekwencją cieszą się linje, łączące stolicę z polskiem wybrzeżem morskiem. Również wzmógł się znacznie ruch na naszych zagranicznych linjach lotniczych.

Przewozy samolotowe w sierpniu 1933 r. Miesiąc sierpień r. b. był dla naszej komunikacji lotniczej miesiącem rekordowym pod względem przewiezionych pasażerów, poczty i towarów. Podczas gdy w lipcu r. b. samoloty P. L. L. „Lot" przewiozły 2.520 osób, w sierpniu cyfra ta wzrosła do 2.636 (w sierpniu 1932 r. tylko 1886). Podobnie wzrosły znacznie ilości przewiezionego bagażu, towarów i poczty.

W sierpniu r. b. samoloty P. L. L. „Lot" przewiozły w 726 lotach 2.636 pasażerów, 27.504 kg. bagażu, 12.430 kg. towarów, 2.531 kg. poczty i 2.415 kg. gazet.

Pod względem frekwencji największem powodzeniem cieszyła się nadal linja Gdańsk — Warszawa. Wiele osób musiało rezygnować z podróży samolotowej z powodu braku wolnych miejsc. Na drugiem miejscu stała linja Warszawa—Kraków, na trzeciem Warszawa — Lwów, na czwartem Warszawa — Katowice. Najmniejsza frekwencja dała się zauważyć na linji Bydgoszcz — Warszawa, na której w ciągu całego miesiąca przewieziono w obu kierunkach tylko 36 osób.

Przelot min. Cota przez Polskę. Dnia 12 września wystartowały z Paryża trzy olbrzymie samoloty pasażerskie, przedstawiające sobą ostatnie słowo techniki francuskiej, niosąc na swych pokładach wysokich dygnitarzy lotnictwa Francji, udających się na wizytę do Z. S. R. R.

Załogę samolotu Dewoitine 332, pilotowanego przez inż. Doret i Burello, stanowili p.p. minister Cot, gen. Barrés, gen. Hagueneau oraz kilku oficerów lotnictwa. Olbrzymi, dziesięcioosobowy „Wilbault - Phenoet", prowadzony ręką p. Tarrasson, niósł na sobie między innymi gen. Chaumié, szefa gabinetu płk. Jeneaud i dyr. dep. Desgranges. Na samolocie „Bloch" leciało 7-miu oficerów technicznych lotnictwa francuskiego. W ślad za eskadrą ministra udali się do Moskwy znani rekordziści świata, Codos i Rossi, na swoim Bleriot'cie 110. Trasa lotu prowadziła przez Kraków, Lwów, Kijów.

Minister zatrzymał się na noc w Sztrasburgu, wizytując stojący tam pułk lotniczy pościgowy. Dalszym etapem był Lwów, gdzie musiano w maszynie ministra zmieniać świece oraz zamokłe od deszczu kable. Minister przesiadł się do samolotu Wibault i wraz z samolotem Bloch odleciał do Moskwy. W godzinę potem, w ślad za nim, udał się naprawiony Devoitine.

Lotnicy Codos i Rossi wzięli kurs wprost na Moskwę przez Warszawę.

Po wylądowaniu na lotnisku na Okęciu okazało się, że konieczna jest drobna naprawa silnika, którą w przeciągu dnia uskuteczniono, toteż lotnicy, po jednodniowej przerwie, udali się do Moskwy.

Wizyta dygnitarzy francuskich w Z. S. R. R. ma na celu zapoznanie się z przemysłem lotniczym w Rosji oraz zbadanie możliwości współpracy obu państw na polu komunikacji powietrznej.

ZARZĄDZENIA WŁADZ LOTN.

Ministerstwo Komunikacji
Departament Lotnictwa
Cywilnego Nr. L-1/149/14.

OKÓLNIK Nr. 14/33

w sprawie egzaminu na czł. zał. pow.

Ministerstwo Komunikacji zawiadamia, że w pierwszej połowie października b. r. odbędą się egzaminy na członków załogi statków powietrznych, zarówno dla nowych kandydatów, jak i dla osób, które w poprzednich terminach egzaminów nie zdały.

Jako ostateczny termin składania nowych podań, jak również zgłoszeń do egzaminów na piśmie osób, które podania już złożyły, wyznacza się dzień 1 października b r.

Osoby nadsyłające podania, lub zgłaszające się po tym terminie nie będą dopuszczone do egzaminów.

Do podań nowych winny być dołączone dokumenty i opłaty stemplowe wymienione w okólnikach Ministerstwa Komunikacji Nr. 2/32, (pismo Nr. L/1/174/1/32 z dn. 8 kwietnia 1932 r.) i Nr. 4/32, (pismo Nr. L-I/174/2/32 z dnia 28 kwietnia 1932 r.).

Podania nieopłacone lub bez załączników nie będą rozpatrywane; dotyczy to również podań już złożonych, do których opłaty i załączniki muszą być uzupełnione do 1 października b r.

Formularze podań wydaje Klubom Lotniczym i poszczególnym osobom Departament Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji, ul. Chałubińskiego 4, dokąd też należy kierować podania o dopuszczenie do egzaminu.

Za Kierownika Departamentu
Mgr Tadeusz Uszyński.
Radca Ministerjalny.

Warszawa, dn. 13.9.1933 r.



CO NOWEGO ZA GRANICĄ



WIELKA BRYTANJA

Wyścig lotniczy Londyn — Melbourne. Królewski Aeroklub Angielski projektuje urządzenie w roku przyszłym ciekawego wyścigu lotniczego, przeznaczając dla zwycięzcy wysoką nagrodę pieniężną i puhar złoty. Wyścig odbędzie się na dystansie Londyn — Melbourne.

Te zupełnie odrębne zawody lotnicze będą miały charakter międzynarodowy. Do udziału w nich dopuszczone zostaną samoloty wszelkich typów, bez ograniczenia mocy silników.

Start z Londynu nastąpi 20-go października przyszłego roku. W drodze do Melbourne obowiązywać będą następujące miejsca lądowań: Bagdad, Kalkutta, Singapore, Port Darwina i Charleville.

Zawodnicy będą mogli lecieć zarówno w dzień, jak i w nocy, oraz zaopatrywać się w materjały pędne w locie.

Nagrody w tych oryginalnych zawodach są następujące: puhar złoty, ofiarowany przez sir Robertsona i 10.000 funtów — dla pierwszego lotnika, przybywającego do Melbourne; 1.500 funtow dla drugiego z kolei i 500 funtów dla trzeciego z współzawodników, kończących lot. Pozatem 3.000 funtów zostanie podzielone pomiędzy dwuch pilotów, mających najlepsze rezultaty w szybkości, z uwzględnieniem mocy silnika.

Mollisonowie. Małżeństwo Mollison, pomimo nieudanego ostatnio lotu, projektuje już w październiku nowy, finansowany przez lorda Wakefielda lot na przestrzeni Londyn — New York, a następnie zamierza pobić dotychczasowy rekord lotu w linji prostej, udając się z New Yorku do Bagdadu.

Oba wspomniane loty Mollisonowie odbędą już na nowym samolocie.

Szybki samolot pasażerski. W zakładach towarzystwa przemysłowo - lotniczego Armstrong Whitworth Aircraft Ltd. buduje się obecnie najszybszy w Anglji samolot pasażerski. Jest to nowa wersja jednopłatowca „Atalanta" tej samej firmy. Samolot ten, zaopatrzony w cztery silniki Armstrong Siddeley-Jaguar po 400 KM z kompresorami, ma rozwijać szybkość praktyczną 243 km/godz. (maksymalną — 288 km/godz.) mając na swym pokładzie 20 pasażerów, pocztę i bagaż.

Z przemysłu lotniczego. Samolot Miles Hawks, którego cena wynosi 395 funtów (12.000 złotych), jest dotychczas najtańszym samolotem angielskim. Serje samolotów tego typu budowane są obecnie w zakładach Phillips and Pows Aircraft Ltd. i wypuszczane w odstępach 15-dniowych. Zamówienia na budowę tych samolotów dadzą pracę wspomnianym zakładom przez szereg miesięcy.

Super-Dragon de Hawillanda. Zakłady lotnicze de Hawillanda sprzedały już ponad 50 samolotów nowego typu „Dragon" z 2-ma silnikami Gipsy.

Obecnie kapitan de Hawilland pracuje nad skonstruowaniem „Super Dragona" zaopatrzonego w cztery silniki Gipsy Major. Będzie to samolot przeznaczony dla 14 pasażerów. Jego praktyczna szybkość wyniesie do 200 km/godz.

BELGJA

Samolot stratosferyczny. Dwaj inżynierowie belgijscy, Allard i Renard, pracują obecnie nad konstrukcją samolotu stratosferycznego. Ich studja, subwencjonowane przez Belgijski Instytut Badań Lotniczych, mają na celu między innemi udoskonalenie kompresorów do silników lotniczych, przeznaczonych do lotów na dużych wysokościach.

EGIPT

Zawody lotnicze. Aeroklub Egiptu organizuje w końcu grudnia w Kairze wielkie zawody lotnicze, których „clou" stanowić będzie Lot Okrężny nad Oazami.

W locie tym mogą wziąć udział samoloty turystyczne wszystkich kategoryj. Ma on się odbyć na przestrzeni 1.450 kilometrów.

Koszty zapisu wynoszą 500 piastrów egipskich. Nagrody pieniężne dosięgają 154.000 piastrów.

FRANCJA

Stratosferyczny somolot Farmana. — Pilot Salel odbywa obecnie próby z samolotem stratosferycznym Farmana, wyposażonym w silnik przekomprymowany Farman 300 KM.

Samolot zaopatrzony jest w czteroramienne metalowe śmigło o zmiennym skoku.

Kryzys w przemyśle lotniczym. Ludwik Bleriot, bohater pierwszego lotu nad kanałem La Manche i konstruktor 12.000 samolotów, zamknął swoje warsztaty lotnicze.

Jak się dowiadujemy, zakłady Bleriota walczyły już od dłuższego czasu z kryzysem ekonomicznym oraz brakiem zamówień i miały być zamknięte już w roku ubiegłym. Nie nastąpiło to wówczas tylko dzięki subwencji rządu francuskiego na wykończenie transatlantyckiego wodnosamolotu 5—190.

Do obecnej likwidacji fabryki przyczyniło się w dużej mierze przejście najlepszego z inżynierów Bleriota, Włocha Filippo Zappatta, do italskich fabryk lotniczych.

Jak wiadomo, Zappatta, Codos i Rossi pobili ostatnio rekord długości lotu w linji prostej. Rząd Francji udekorował obecnie inżyniera Zappatta Krzyżem Legji Honorowej.

Podobno Bleriot ma zamiar rozpocząć szereg podróży zagranicę, w czasie których chce wygłosić odczyty o lotnictwie. Pierwszą z tych podróży będzie wycieczka do Italji.

Sprzedaż Aeropostale(?). W prasie francuskiej wiele hałasu wywołały pogłoski o rzekomo zamierzonej sprzedaży linji pocztowo - lotniczej Aeropostale, obsługującej Amerykę Południową, — Stanom Zjednoczonym. Linję tę jakoby wykupić zamierza amerykańskie przedsiębiorstwo Pan American Airways.

Pojedynek powietrzny. Na ostatnio odbytych we Francji międzynarodowych zawodach akrobacji powietrznej tytuł mistrza świata, należący poprzednio do Détroyat'a, został zdobyty przez pilota niemieckiego Fieselera.

Wkrótce potem Détroyat ogłosił w jednem z lotniczych pism francuskich artykuł p. t.: „Jak w ciągu dwóch minut straciłem tytuł mistrza". W artykule tym francuski lotnik poddał surowej krytyce niesprawiedliwy — jego zdaniem — regulamin zawodów.

W odpowiedzi na to wystąpienie, Fieseler wyzwał Détroyat'a na „pojedynek" lotniczy, który stanowić będzie pewnego rodzaju rewanż.

Spotkanie nastąpi w październiku w Villacoublay pod Paryżem, gdzie wobec nieoficjalnej komisji arbitrów obaj piloci mają się zmierzyć raz jeszcze w walce o palmę pierwszeństwa w akrobacji lotniczej.

ITALJA

Wystawa lotnicza. W Medjolanie zostanie otwarty Pierwszy Italski Narodowy Salon Lotniczy, pod protektoratem min. Balbo. Wystawa trwać będzie od 22 października do 5 listopada roku bieżącego. Zostanie ona podzielona na osiem działów: 1) Przemysł lotniczy, 2) Komunikacja, 3) Wyposażenie (ekwipunek), 4) Wiedza i nauka o lotnictwie, 5) Biologja, 6) Literatura lotnicza, 7) Różne (kartografja, aerofilatelitsyka i t. p.), 8) Propaganda lotnictwa.

Samolot „wielkiej turystyki". Nowowypuszczony samolot „wielkiej turystyki", jednopłat Breda-39 z silnikiem Alfa Romeo - Colombo S—63 odbył bardzo pomyślnie lot okrężny na przestrzeni 3.000 kilometrów, przelatując przez Rzym, Catanię, Toronto, Udine, Turyn, Rzym.

Przeciętna jego szybkość osiągnięta w locie wyniosła 234 kilometry na godzinę.

Loty na plecach. Porucznik pilot Tito Falconi w czasie zawodów lotniczych w Los Angeles odbył lot na plecach, trwający dwie godziny i sześć minut.

Następnym wyczynem porucznika Falconi'ego był lot na plecach pomiędzy St. Louis a Chicago (422 kilometry), trwający trzy godziny i sześć minut. Lot ten odbył się na samolocie akrobacyjnym Caproni-113.

Otwarcie portu wodnosamolotów w Medjolanie. Wielki cywilny port wodnosamolotów w Medjolanie został już wykończony i wkrótce nastąpi jego uroczyste otwarcie.

Pierwsze loty inauguracyjne z tego portu będą miały charakter propagandowo-turystyczny. Pięć wodnosamolotów typu Savoia-59, Macchi-18 i Caproni-100 zabierze pasażerów z Medjolanu na wycieczkę do jeziora Lago Maggiore i do jeziora Como.

De Pinedo nie żyje. Generał markiz Francesco de Pinedo, jeden z najsławniejszych lotników italskich, znalazł śmierć w katastrofie lotniczej 2-go września w New Yorku.

De Pinedo, zamierzając pobić rekord długości lotu w linji prostej, zdobyty tylko co przez załogę francuską Rossi-Codos usiłował wystartować na lotnisku Floyd Bennett pod New Yorkiem. Samolot jego, ważący siedem tonn i obciążony zapasem 4.000 litrów benzyny, nie zdołał się oderwać od ziemi, a natrafiwszy na barjerę przy końcu aerodromu, skapotował i stanął w płomieniach.

Ciało de Pinedo znaleziono zwęglone w samolocie.

Pomimo wspaniałej przeszłości lotniczej i mimo skończonych 43 lat życia, de Pinedo pragnął sam zdobyć nowy, jeden z najwspanialszych rekordów świata. Przygotowując się doń przez szereg miesięcy w New Yorku, zamierzał on w jednym etapie pokryć przestrzeń Stany Zjednoczone — Indje.

W swej karjerze lotniczej de Pinedo posiadał kilka wspaniałych lotów: 1) lot na przestrzeni 53.000 kilometrów z Rzymu przez Melbourne do Tokio i z powrotem, odbyty na wodnosamolocie Savoia S — 16 w roku 1925, kiedy jeszcze w dziedzinie znajmości meteorologji panowała wielka ignorancja; 2) w roku 1927, od 8 lutego do 16 czerwca, de Pinedo wraz z dwoma towarzyszami przelatuje przeszło 40.000 kilometrów, okrążając cały Atlantyk, w czem Atlantyk Południowy w trzech etapach; 3) rekordowy przelot nad kontynentem Ameryki Południowej i wreszcie 4) lot w dwuch etapach nad Atlantykiem Północnym.

Samolot, na którym zabił się ten wielki pionier lotnictwa, był to Bellanca z silnikiem Wright. De Pinedo ochrzcił go mianem „Santa Lucia".

GRECJA

Konwencje lotnicze. Dwunastego czerwca w Bukareszcie została podpisana umowa pomiędzy rządem greckim i rumuńskim, tycząca się założenia i eksploatacji regularnej linji komunikacji lotniczej między Bukaresztem, Sofją i Salonikami. Konwencja ważna jest do 31 listopada 1938 roku.

Data otwarcia wspomnianej linji nie została jeszcze ściśle określona.

22 lipca została podpisana nowa konwencja rządu greckiego z Jugosławją o eksploatacji linji Belgrad — Skoplje— Saloniki. Linja ta funkcjonuje już od trzech lat i obsługiwana jest przez jugosłowiańskie towarzystwo lotnicze „Aeroput".



Reinhold Poss.

W czasie tegorocznego ogólno - niemieckiego konkursu lotniczego pod nazwą „Deutschlandflug" zginął śmiercią lotniczą jeden z czołowych lotników sportowych Niemiec, Reinhold Poss.

Poss brał udział we wszystkich dotychczas organizowanych Challenge'ach, a w dwóch ostatnich zajął drugie miejsce, do ostatniej chwili zaciekle walcząc o palmę pierwszeństwa.

Poss był jednym z najbardziej wytrawnych pilotów sportowych. Zawsze wyczuwając istotę regulaminu, potrafił dać ze siebie i wyciągnąć ze swego samolotu maksimum.

Gdy w 1932 r., po raz wtóry bliski zwycięstwa, zdołał zająć tylko drugie miejsce — zapowiedział, gratulując serdecznie i niekłamanie Żwirce zwycięstwa, że stawi się w 1934 roku, by podjąć jeszcze raz walkę o palmę pierwszeństwa. Złowrogi los nie pozwolił Mu dotrzymać tej obietnicy.

Polscy lotnicy sportowi, którzy zetknęli się z Possem na Challenge'ach i nauczyli się Go cenić jako groźnego, lecz szlachetnego przeciwnika — chylą czoła nad mogiłą tego wielkiego lotnika sportsmena.

B. J. K.

NIEMCY

Dobre interesy Junkersa. Zakłady przemysłowe Junkers-Flugzeugwerke w Dessau powiększają personel swoich warsztatów, nie mogąc nadążyć w wykonywaniu napływających zamówień. Zamówień tych Junkers otrzymał tak wiele, że ma zapewnioną całoroczną produkcję.

Najwięcej zamówień przyjęto na samoloty turystyczne typu Junkers Junjor i to zarówno z kraju, jak i z zagranicy.

Komunikacja sterowcowa. Profesor Hugo Eckener w towarzystwie pana Brousinga, dyrektora holenderskiego syndykatu komunikacji sterowcowej z Indjami Holenderskiemi, udaje się do New Yorku w celu porozumienia się z kapitalistami amerykańskimi i utworzenia wielkiego konsorcjum amerykańsko-holendersko-niemieckiego.

Doktór Eckener projektuje utworzenie linji sterowcowej, która łączyłaby New York z Barceloną i Barcelonę z Batawją.

Syndykat holenderski nalega na uzyskanie do napełniania komór nośnych sterowców helu, który — jak wiadomo — produkowany jest wyłącznie w Stanach Zjednoczonych.

Silniki sterowców mają być pędzone paliwem ciężkiem, aby uniknąć niebezpieczeństwa pożaru.

W sierpniu 1934 roku ma być wypuszczony nowy sterowiec „LZ—129", na którym właśnie zostaną dokonane próby przelotu przed budową większej ilości sterowców dla projektowanej linji lotniczej.

Minister Göring o lotniczej polityce sportowej. Minister Lotnictwa Göring wyjawił uczestnikom Niemieckiego Lotu Okrężnego swe projekty na najbliższą przyszłość, tyczące się następnych zawodów lotniczych.

Minister podkreślił, że specjalnie będzie popierał loty grupowe. Co do strony technicznej, minister oświadczył, że za sprawę najpilniejszą uważa budowę takich samolotów, które byłyby łatwe do pilotowania dla każdego przeciętnego lotnika.

STANY ZJEDNOCZONE

Rekordowy przelot. Frank Hawks, as amerykańskiego towarzystwa Texas Oil Co., odbył nowy lot rekordowy: w przeciągu piętnastu godzin przeleciał on przestrzeń dzielącą Vancouver od Quebec'u, wynoszącą 4.850 km. Przeciętna szybkość osiągnięta na trasie wynosiła 320 km/godz. Rekord ustanowiony został na samolocie Northrop-Gamma „Sky Chief".

26.000 km. w trzy dni? Rekord lotu dokoła świata, ustanowiony niedawno przez Willey Posta, ma być zaatakowany w przyszłym roku aż przez trzech lotników: Posta, Griffina i Matterna. Wszyscy trzej mają nadzieję przelecieć 26.000 km. w ciągu trzech dni. Narazie jednak podobna szybkość (360 km/godz.) jest ciągle jeszcze bardzo trudna do zrealizowania.

Wypadki lotnicze. Ogłoszono statystykę, z której dowiadujemy się, że w pierwszym semestrze 1933 roku na lin-

jach lotniczych amerykańskich miały miejsce tylko dwa śmiertelne wypadki. Podczas całego tego okresu amerykańskie samoloty komunikacyjne przeleciały z górą 41.000 kilometrów.

Na 48 mniej groźnych wypadków lotniczych, zanotowanych w tym czasie, 27% miało miejsce wskutek złej pogody, 21% wskutek zepsucia się silnika, 15% wskutek błądzenia załogi.

Z pośród 48 wypadków, 32 miały miejsce w dzień, a 16 w nocy.

Nowy amerykański wodnosamolot transatlantycki. Według depesz, które ukazały się ostatnio w prasie angielskiej, w Buffalo ukończona została budowa wodnosamolotu przystosowanego do lotów na znacznej wysokości.

Wodnosamolot ten jest niezwykle silnie uzbrojony, między innemi w działa małego kalibru.

Nie koniec jednak na tem: nowa maszyna amerykańska może być użyta do lotów transoceanicznych, dzięki swemu wielkiemu zasięgowi. Odbywa ona obecnie w największej tajemnicy loty próbne, przyczem podobno rozwija szybkość do 240 kilometrów na godzinę.

W razie pomyślnego ukończenia wspomnianych prób, nastąpi budowa całej serji wodnosamolotów tego typu, poczem wezmą one udział w locie grupowym eskadry amerykańskiej, udającej się w przyszłym roku z rewizytą do Italji.

Radjostacja dla szybowców. Amerykanie skonstruowali mały aparat radjotelefoniczny, ważący zaledwie 2 kg. 250 gr. Aparat ten przeznaczony jest dla szybowców.

Pracując na falach ultra krótkich (od 5 do 10 metrów), wspomniana stacja pozwala na komunikowanie się z innemi szybowcami na przestrzeni 16 — 30 km oraz na rozmowy z ziemią.

SZWAJCARJA

Nocny lot turystyczny. Porucznik-pilot Fretz odbył ciekawy lot nocny nad Alpami. Wystartowawszy czwartego sierpnia o godzinie 22.35 z Medjolanu, po 1 godzinie i 33 minutach lotu wylądował w Zurichu, lecąc cały czas przy jasnem świetle księżyca.

Jest to pierwszy wypadek przelotu Alp w nocy przez samolot turystyczny. Pilot Fretz odbył wspomniany lot w towarzystwie kpt. Hersiga na swym prywatnym samolocie Puss-Moth.

Turystyczna wystawa lotnicza. Aeroklub Szwajcarski zamierza zorganizować w czasie między 27 kwietnia a 26 maja 1934 roku wielką międzynarodową wystawę lotnictwa sportowego i turystycznego. Wystawa ma na celu zgrupowanie najnowszych konstrukcyj lotniczych różnych krajów.

Z okazji wystawy projektowane są zawody lotnicze i Szwajcarski Lot Okrężny. Rząd szwajcarski pragnie przez powyższą manifestację utrwalić na nowo pozycję Genewy, jako centrum zebrań międzynarodowych i stworzyć w swej stolicy ośrodek międzynarodowego lotnictwa turystycznego i sportowego.

REGULAMIN ODZNAKI HONOROWEJ L. O. P. P.

§ 1.

Utanawia się odznakę honorową L. O. P. P. w celu nagradzania osób zasłużonych dla L. O. P. P. przez:

1) propagowanie wśród społeczeństwa idei L. O. P. P., jednanie nowych członków, tworzenie nowych kół, organizowanie pracowni doświadczalnych, bibljotek, muzeów, szkół, kursów instruktorskich, ratowniczych, szkolenie personelu i t. d.

2) wynalazczość w dziedzinie lotnictwa oraz obrony przeciwlotniczo-gazowej,

3) opracowywanie podręczników fachowych i szerzenie wiedzy w dziedzinach obejmujących działalność L.O.P.P.,



Odznaka honorowa L. O. P. P., nadawana za zasługi w dziedzinie lotnictwa i obrony przeciwgazowej.

4) wybitne zasługi w dziedzinie lotnictwa oraz obrony przeciwlotniczogazowej,

5) wybitną ofiarność na cele L.O.P.P.

§ 2.

Odznaka honorowa posiada 3 stopnie. Każdy stopień może być nadany tej samej osobie trzykrotnie, w odstępach pomiędzy jednem a drugiem odznaczeniem niemniej 2-ch lat. Każde nowe odznaczenie uwidocznione jest gwiazdką pięcioramienną (złotą, srebrną lub bronzową), w zależności od stopnia odznaczenia, umieszczoną na wstążce, na której noszona jest odznaka.

§ 3.

Stopień I-szy odznaki honorowej L. O. P. P. stanowi odznaka złota, stopień II-gi — srebrna, stopień III-ci — bronzowa.

Odznaka zawieszona jest na wstążce morowej, szerokiej na 40 mm, o brzegach białych, paskach zielonych i białych po lewej i prawej stronie i środku żółtym.

Dla osób wojskowych odznaka noszona jest na wkrętce.

§ 4.

Opis odznaki.

Odznakę stanowi — krzyż o ramionach stylizowanych, zależnie od stopnia odznaczenia: złotych, srebrnych, względnie bronzowych, których środkowa część pokryta jest emalją w pierwszych dwóch stopniach zieloną, w trzecim niebieską. Środek krzyża zajmuje kwadrat o 4-ch polach naprzemianległych białych i żółtych, na których widnieją inicjały LOPP, przyczem inicjały L. i P. na białych naprzemianległych i O. P. — na żółtych. Pomiędzy ramionami krzyża umieszczone są gałązki wawrzynu o 9 listkach.

§ 5.

Odznakę honorową L. O. P. P. nadaje Kapituła odznaki.

§ 6.

Wnioski o odznaczeniach odznaką honorową LOPP są przedkładane Kapitule przez Prezesów Komitetów Wojewódzkich, względnie proponowane przez Zarząd Główny.

§ 7.

Osoby odznaczone odznaką 1-go stopnia pokrywają koszty jej wykonania (niższe stopnie są wydawane bezpłatnie).

§ 8.

Do odznaki każdego stopnia dodawany jest dyplom z wymienieniem rodzaju zasługi dla L. O. P. P., za którą odznaka została nadana. Dyplom podpisany przez Prezydjum Kapituły opatrzony jest pieczęcią L. O. P. P. oraz numerem porządkowym, pod którym wciągnięty jest do Księgi Złotej L. O. P. P.

§ 9.

Wnioski odznaczeniowe przedkładane są Komitetowi raz do roku, przynajmniej na 2 miesiące przed terminem rozpoczęcia „Tygodnia L. O. P. P." tak, aby w czasie jego trwania mogło się odbyć uroczyste wręczenie odznak w stolicy oraz w siedzibach Komitetów Wojewódzkich.

§ 10.

Ilość odznak honorowych L. O. P. P. powinna wynosić rocznie nie więcej niż:

I-go stopnia — 5
II-go stopnia — 20
III-go stopnia — 100

dla wszystkich okręgów.

§ 11.

Utrata odznaki honorowej następuje na skutek popełnienia czynów, za które traci się odznaczenia państwowe.

§ 12.

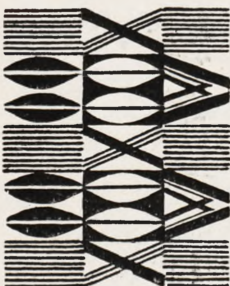
Nadanie odznaki honorowej oraz pozbawienie jej ogłaszane są w organie urzędowym L. O. P. P. oraz w Dziennikach urzędowych wojewódzkich.

Regulamin powyższy zatwierdzono.

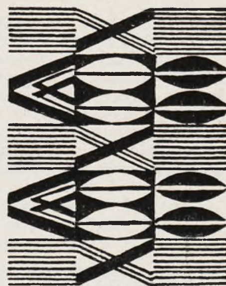
Przewodniczący Komitetu Odznaczeniowego Odznaki Honorowej LOPP

(—) **Dr. Stanisław Rouppert,**
gen. bryg.

Warszawa, dnia 12.IX. 1933 r.



BIULETYN KLUBÓW »LOTNICZYCH«





AEROKLUB LWOWSKI

Urzędowanie. Sekretarjat A. L. urzęduje codziennie od godz. 19-ej do 20-ej.

Meeting lotniczy. W dniach 30 września i 1 października b. r. organizuje A. L. II. Meeting Lotniczy na lotnisku w Skniłowie. Program Meetingu obejmuje:

W dniu 30-go września — zlot gwiaździsty dwóch kategoryj: zlot 3-dniowy długodystansowy i zlot normalny (regulamin podkreśla sportowy charakter tej konkurencji, umożliwiając wzięcie udziału pilotom na różnych maszynach) oraz punktualne lądowanie. W tej konkurencji maszyny po przelocie nawet najmniejszego etapu mają szanse do nagród.

W dniu 1-go października odbędzie się wyścig samolotów turystycznych o nagrodę m. Lwowa na trasie Skniłów — radjostacja lwowska, i pokazy lotnicze, ze specjalnem podkreśleniem szybownictwa.

Przewidziane są nagrody indywidualne i zespołowe dla właścicieli maszyn i dla załóg.

Szybownictwo. Na kursie Szkoły Szybowcowej A. L. w Czerwonym Kamieniu, trwającym od 28.VIII. do 19.IX., wykonano lotów około 600. Wydano 12 kat. A i 8 kat. B. Nowy kurs rozpocznie się dnia 1.X. b. r. Opłaty zostały znacznie zmniejszone. Szkolenie w Bezmiechowej odbywa się nadal wedle przewidzianego programu.

Sekretarz: (—) **Inż. St. Sladek.**

Lwów, 20.IX. 33 r.



KLUB LOTNICZY PODLASKIEJ WYTWÓRNI SAMOLOTÓW

Loty. Wykonano w Klubie 423 loty w czasie 67 godz. 15 min.

Szkolenie i trening. Szkolenie odbywało 6 osób z przysposobienia wojsk. lotn. Trenowało 7 osób; w raidach i przelotach brało udział 4 pilotów klubowych.

Sport. Klub wziął udział w I Locie Zachodniej Polski w Poznaniu, wysyłając jeden samolot, który zawody ukończył.

Na 5-y Lot Poł.-Zachodniej Polski w Krakowie Klub wysłał jeden samolot w charakterze reprezentacyjnym, którego załoga udziału w zawodach nie brała.

Na I Lot Półn. - Wschodn. Polski w Wilnie był zgłoszony jeden samolot. W drodze do Wilna na zawody samolot uległ wypadkowi i rozbiciu na lotnisku w Warszawie, załoga wyszła bez szwanku.

Sekcja szybowcowa prowadziła szkolenie w lotach wleczonych za samochodem. Pięć osób osiągnęło kategorje „A". W czasie lotu szkolnego został uszkodzony szybowiec „Czajka I", a uczeń, p. Siłakiewicz, doznał ogólnego potłuczenia.

Sprzęt. Na skutek licznych wypadków, które nawiedzały Klub w czerwcu, stan ilościowy taboru lotniczego zmniejszył się dotkliwie. Jeden samolot turystyczny PWS-50 uległ kasacji, drugi PWS-51 wymaga remontu fabrycznego silnika oraz samego płatowca, uszkodzonego podczas przymusowego lądowania w przelocie z Krakowa do Białej.

Uszkodzony szybowiec „Czajka I" wymaga remontu skrzydeł.

Pragnąc uzupełnić stratę, Sekcja Szybowcowa obecnie w przyśpieszonym tempie wykańcza dwa nowe szybowce.

Sekcja motorowa posiada obecnie tylko szkolne maszyny H-28.

Grono członków Klubu zajęte jest wykończaniem dwumiejscowego samolotu sportowego, własność członka klubu p. H. Toczołowskiego.

Zarząd Klubu po ostatniem Walnem Zgromadzeniu został powiększony do liczby 9 członków.

Przyjęto kolegjalny system pracy Zarządu. Posiedzenia Zarządu odbywają się w poniedziałki od godz. 19-ej do 21-ej.

Ilość członków klubu (czynnych i sympatyków) — 139.

Za Zarząd

(—) **Wł. Woszczyński,**
ref. prasowy.

Biała, 22.VII.1933.

Raid bałkański Aeroklubu Krakowskiego

Od Dr. K. Piotrowskiego otrzymaliśmy poniższy list w sprawie jego udziału w raidzie bałkańskim. W imię zasady „Audiatur et altera pars" drukujemy list w całości, chociaż z wielką przykrością. Nie spodziewaliśmy się bowiem, że między sportowcami lotniczymi mogą powstać tak poważne rozdźwięki.

Redakcja

„Pragnę sprostować parę nieścisłości, zawartych w artykuliku p. W. Chałupnika (Nr. 8 „Skrzydlatej Polski").

1) Nie jest ścisłem twierdzenie, jakobym przyłączył się do p. Chałupnika, który miał „początkowo lecieć tylko z bratem swoim". Przeciwnie — raid projektowałem jeszcze przed dwoma laty; sprowadziłem do niego mapy, a uczestnictwo p. Chałupnikowi zaproponowałem dlatego, że chciałem, aby to był lot grupowy.

2) Między Krakowem a Budapesztem przebijaliśmy się parokrotnie przez chmury, dlatego też chwilowe gubienie się było nieuniknione.

3) W Belgradzie p. Chałupnik, nie uprzedzając mnie, niespodziewanie odleciał, wiedząc dobrze, że komplet map znajduje się wyłącznie na jego samolocie.

4) Trasa Belgrad — Skoplje nie jest ani trochę „bardzo trudna tak pod względem terenowym jak i obserwacyjnym". Leci się doliną Morawy przez Nisz, wzdłuż rzeki i linji kolejowej. Właśnie w Niszu musiałem lądować przymusowo z powodu niedopatrzenia mechanika, lecącego wraz z bratem na pierwszym samolocie. P. Chałupnik pisze: „Na całej trasie góry miejscami ponad 2.000 m. Jednak brat strawił to doskonale". Świadczyłoby to niewątpliwie o... dobrym żołądku, gdyby nie to, że na samej trasie gór wcale niema.

5) P. Chałupnik pisze: „Przy starcie dr. P. uszkadza poważnie samolot". Nie wspomina jednak o tem, że bezpośrednio po starcie musiałem wykonać zwrot wstecz (wprost były moczary i morze) i lądować z powodu defektu silnika, źle obsłużonego przez mechanika, lecącego na pierwszym samolocie.

Szereg innych nieścisłości nie odnoszących się już do mojej osoby pomijam, mimo, że należałoby sprostować informację, że w Atenach witał p. Chałupnika konsulat, bo było to poselstwo polskie, reprezentowane przez p. min. Jurkiewicza. Zdanie, że: „Wybujały nacjonalizm turecki wyraźnie niszczy świetne pozostałości... arabskie" wymagałoby dłuższych sprostowań, tak jak... nie wymaga komentarzy. *Dr. Kazimierz Piotrowski*".

Redaktor odpowiedzialny: **Jerzy Osiński.** Wydawca: **Komitet Stołeczny L. O. P. P.**

Zakłady Drukarskie F. Wyszyński i S-ka, Warszawa, Warecka 15. Klisze wykonano w Zakładzie „Helios", Warecka 12


SAMOLOTY:
WOJSKOWE
KOMUNIKACYJNE
SPORTOWE